Depressed Class people of Midigesi and other villages.

(Petitions for Sites.)

Q.—558. Sri C. T. HANUMANTHAIYA (Pavagada—Scheduled Castes).—

Will the Government be pleased to state :—

(*a*) the number of petitions given by the Depressed Class people of Midigesi, Kodigehalli and Itakadibbanahalli Hoblis of Pavagada and Madhugiri Taluks praying for the grant of land for constructing houses ;

(*b*) the number of places where lands have been granted from 1953 to 1954 ;

(*c*) the number of petitions in respect of which necessary records are completed and lands not granted (hobliwise figures to be furnished) ;

(*d*) the number pending due to objections raised ?

A.—Sri K. HANUMANTHAIYA (Chief Minister).—

(*a*) 1. Midigesi Hobli 1
2. Itakadibbanahalli 2
3. Kodigenahalli Hobli 3

(*b*) Two.

(*c*)

		No. received.
1.	Kodigenahalli	3
2.	Itakadibbanahalli	2
3.	Midigesi	1
	Total	6

		Sanctioned.
1.	Kodigenahalli	1
2.	Itakadibbanahalli	1
3.	Midigesi	...
	Total	2

		Rejected.
1.	Kodigenahalli	1
2.	Itakadibbanahalli	1
3.	Midigesi	1
	Total	3

(*d*) One.

BUDGET FOR 1955-56—DEMANDS FOR GRANTS.

Mr. SPEAKER.—Now we will take up Demands.

Sri J. MOHAMED IMAM (Jagalur).—I want to bring one important fact to the notice of the Chair. I am commissioned by my friends to ascertain if on 1st April 1955, which happens to be Sri Rama Navami Day and which is declared as a public holiday, the Assembly is going to be given a holiday. If it is intimated to us definitely by the Leader of the House whether we are going to meet or not, we can adjust our programme.

Mr. SPEAKER.—Originally it was a partial holiday.

Sri L. SIDDAPPA (Channagiri).—There is a Government notification recently declaring it to be a public holiday. It has been notified two days back.

Sri K. HANUMANTHAIYA (Leader of the House).—The Hon'ble Member has made a suggestion. I will think it over.

Sri J. MOHAMED IMAM.—We will now take up Civil Works.

Mr. SPEAKER.—If it is the desire of the House, I will move these Demands and discussion may take place on both the Demands, *i.e.*, Demand Nos. 29 and 41-A, Civil Works and Capital Outlay on Civil Works.

Sri J. MOHAMED IMAM.—Both together, Sir.

Sri Kadidal MANJAPPA (Minister for Revenue and Public Works).—What about the other demands—Demands Nos. 45 and 20.

AN HON'BLE MEMBER.—What about the time, Sir ?

Mr. SPEAKER.—We will take up Demands Nos. 29 and 41-A first. After taking up these two Demands, if there is any time left, we will take up the other Demands.

DEMAND No. 29.—CIVIL WORKS.

50 CIVIL WORKS.

Mr. SPEAKER.—Motion moved :

" That a sum not exceeding Rs. 3,61,19,943 be granted to the

Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1956, in respect of 'Civil Works'."

As there are four demands, may I request the Hon'ble Members to shorten their speeches ?

*Sri J. MOHAMED IMAM (Jagalur).—Sir, I will try to be as brief as possible. I oppose the Demand. It is well-known that the Department of Public Works which has to deal with both with civil works and irrigation works is the biggest spending department and this year the money allotted to be spent by this Department comes to nearly ten crores. The allotment made is being increased year after year and this year the increased allotment is due to the fact that about six crores are allotted for special irrigation and major works and about a crore of rupees is allotted to special repairs of roads. What I want to know is this. The entire money is devoted not merely towards the works, but that year after year, the establishment charges and the amount we have to incur on the Department is also growing up very rapidly. I will only give . . . .

Mr. SPEAKER.—That statement was refuted yesterday by the Hon'ble Minister.

Sri Kadidal MANJAPPA.—Unfortunately, he was not present.

Sri J. MOHAMED IMAM.—Any how, he has got another chance. I may just compare the expenditure and the staff entertained in the Public Works Department in the year 1947 to what it is now, and how much the staff has grown up.

Sri Kadidal MANJAPPA.—Simultaneously there is increase in the volume of work.

Sri J. MOHAMED IMAM.—I know the working of the Department prior to 1947. We had big schemes, big divisions and circles like Jog Hydro-Electric Works; we had Honnemaradu Hydro-Electric Works; Nugu and Tunga Anecut Divisions were also constituted; Bhadra Anecut Division also had been formed. The normal volume of work had not gone up; but the volume of work had increased due to taking up of three major works, namely, Bhadra at a cost of Rs. 3 crores and Nugu and Tunga. Otherwise, the normal activities such as construction of buildings, or construction of roads or repairs of roads have not appreciably increased. So, I can say that the volume of work turned out by the Public Works Department prior to 1947 was not in any way less than what it is now. Simply because they have three major irrigation works, we must not imagine that the work of the Department has gone up. On the other hand, the work has decreased because the divisions connected with the civil portion of the work connected with Jog Hydro-Electric Works and Hirebasgar Dam and irrigation work of Kanva, Byramangala has been abolished. Now, Sir, I will just give an idea about the increase in the establishment; I have taken some care to study it. In the year 1947, the number of Chief Engineers was two and in the year 1954, as I gather from the latest Civil List, the number of Chief Engineers was two. Now there is the addition of another Deputy Chief Engineer which dignatory did not exist at that time. In the year 1947 there were two Assistant Engineers who acted as Assistants to Chief Engineer; now we have got four Assistants to the Chief Engineer; the number of Superintending Engineers in the permanent cadre during 1947 was 4; now there are 9 Superintending Engineers as against four permanent places sanctioned; the number of Executive Engineers in 1947 was 24 and now there are 34 including temporary ones; the number of Assistant Engineers in 1947 was 124; now there are 165; at that time there were 19 Probationers; even now there are 34 Probationers who are yet to be absorbed. I will refer to this question of Probationers a little later. Correspondingly, the number of overseers, the number of sub-overseers, surveyors and all the staff must have gone up. So, Sir, this will give an idea as to how much increase there has been in the Establishment and I say that a good deal of the amount that has been set apart for Civil Works—I have not

(SRI J. MOHAMED IMAM.) calculated it correctly, but I think it is between 30 to 40 per cent—is being paid towards the establishment itself and this cost is going up.

Sri S. SRINIVASA IYENGAR (T.-Narasipur). —It is 3 per cent.

Sri J. MOHAMED IMAM.—My friend says that it is 3 per cent. I must differ from him. It cannot be 3 per cent. Anyhow, whatever it may be, we cannot gainsay the fact that the cost of establishment has gone up. The establishment cost incurred is now debited to the work. That must also be taken into consideration. For example, the salary of the officers is debited to the work and they treat it as part of the work. So, I have no hesitation in saying that the cost has gone up considerably. Though we are pleading for economy, there is unnecessary increase in the number of Executive Engineers, Assistant Engineers and Superintending Engineers. This is not the end of it. We find still there is a tendency on the part of the Government to increase this staff. You find, Sir, from the Civil List that there are 34 Probationers who are still shown as probationers and who have not yet been absorbed. You see on page 150 of the Civil List that the number of Probationary Assistant Engineers is 34.

Sri L. SIDDAPPA (Channagiri).—They are posted to independent charges.

Sri Kadidal MANJAPPA.—They are in charge of independent sub-divisions.

Sri J. MOHAMED IMAM.—But they are not absorbed in the permanent cadre. Such being the case, we find that the Government every year advertise for new probationers in the Public Works Department.

Sri Kadidal MANJAPPA.—There is need and we are going to take 17 this year.

Sri J. MOHAMED IMAM.—I would like to know if the Government are satisfied that there are vacancies to absorb not only the existing probationers but also the probationers that are going to be selected this year. As it is, we have got a number of temporary vacancies and a number of temporary works and if they go on recruiting probationers without ascertaining whether they can be absorbed permanently or not, it will be a difficult matter in future. I am sure in the course of two or three years, a number of Assistant Engineers will be released. Take the instance of Vidhan Sowdha; I am sure at least a number of Executive Engineers, Assistant Engineers, Surveyors and others have been employed there and Chief Minister assures that the work will be completed next year. So, if that is completed, I am sure dozens of Engineers will be released; how to absorb them? Similarly the Nugu Project and Tunga Project are going to be completed very soon; where are those Engineers, who will be released, going to be posted? They will become surplus unless they are going to be absorbed. It is easy to recruit a person; but when he is appointed, it will be very difficult to send him back. That is why the Department must be careful while recruiting new persons; not only does it involve extra cost but the Department must be able to absorb them permanently. Otherwise, there is no need to recruit new probationers and it will be superfluous so far as expenditure is concerned. When I was a Minister, a rule was laid down that every year the number of vacancies released must be calculated and ascertained and of these vacancies, 50 per cent should be filled up by promotion according to merit and 50 per cent should be filled in by direct recruitment. In fact, this was the policy adopted in 1944. But soon after, in the year 1949, 37 Probationers were recruited. I do not know if they had any idea of the number of vacancies that existed when this question came up; the selection of those 37 Probationers did cause a good deal of dissatisfaction and I am not going to enter into that controversial question now. I would like to know if those 37 Probationers had been permanently absorbed; why do you show them still as unabsorbed? When that is the case, where was the need to advertise for another 17 unless it is to swell the expenditure of the Department? I ask the Minister how many existing vacancies are there; how many permanent vacancies are

there and what is the need? Can he not get on with the existing staff and how are you going to deal with the staff after the completion of the big projects like Vidhan Sowdha, Tunga and Nugu? I am constrained to remark that the Government seem to be unmindful of the enhancement of the expenditure that the Government would incur and I must say that they have gone on increasing the Establishment by recruiting more and more Assistant Engineers and creating more and more dissatisfaction without regard to the number of vacancies. As I have said, the volume of work as it stands now does not require such huge establishment. As I said, economy must be introduced by the Government in every Department. On the one hand there is talk of economy. On the other hand, there is this indiscriminate enhancement and increase in expenditure.

Sir, regarding Civil works, I will only refer to the allotment made on roads and the state of roads. Now I classify the roads into three or four categories; first National Highways; second State Fund Roads and then District Board Roads . . . .

Sri Kadidal MANJAPPA.—I might draw the Hon'ble Member's kind attention to the fact that we are concerned only with State Fund Roads and the National Highways.

Sri J. MOHAMED IMAM.—I will later on explain how the Government are concerned with District Board Roads, Village Panchayet Roads, Distress Relief Roads and the *Shramdan* Roads, that is, the roads executed through Shramadan by certain agencies. I must admit that the roads maintained by the State have improved because there was once a universal complaint that many of our roads have deteriorated completely. But I must admit that, so far as the roads maintained by the Department through State Funds are concerned, they have improved; not fully, no doubt; they still require a good deal of attention and I hope in course of time, they will be very good motorable roads. In this connection, I must refer to the cement-concreting of the roads. Sir, I am not extolling myself when I say that this Cement-Concreting Division was started in the year 1943-44 by me and Sri L. Siddappa who succeeded me. This work was suspended for a few years. I am glad now the present Minister has revived this useful work, because as I said, to cope with the present traffic, cement-concrete road is the only lasting solution. But the volume of work done is rather quite inadequate and the way in which the roads are selected for cement-concreting is rather indiscriminate. It looks as though they are taking two miles in one District, one mile in another District and half a mile in the third District. On the other hand, I would suggest that, except in urban areas, in other parts, they should always concentrate on good important roads. For example, I would like to see that Mysore-Ooty Road is finished in one year; Hassan-Mangalore Road is another. In fact the road that was selected by us according to the programme read out was Bangalore-Darwar Road and in pursuance of that programme, cement-concreting was done up to 22nd mile. But the Minister perhaps thought that it will lead to Chitaldrug and gave it up. It is a National way, and I do not know what is the policy they are going to adopt, whether they will asphalt it or cement-concrete it.

Sri Kadidal MANJAPPA.—One word of explanation. The question of acceding to National Scheme was pending and so we were careful enough not to proceed with the cement-concrete works there.

Sri J. MOHAMED IMAM.—What about other roads? For example, take volume II, page 142 of the Budget Estimates. There you will find allotment being made to every District except Chitaldrug for cement-concreting. For example, they have taken cement-concreting from Kadur to Chikmagalur or Tarikere. I wish to point out that Jagalur-Davangere has the biggest volume of traffic. I am not speaking about it because I am coming from Jagalur. The Hon'ble

(SRI J. MOHAMED IMAM.)
Minister may ascertain that from the Chief Engineer. Jagalur-Davangere is the biggest marketing road. There are other roads also like Chitaldrug-Challakere, Chitaldrug-Holalkere roads.

10 A.M.

Chitaldrug is a marketing centre; Davangere is a marketing centre and particularly during the groundnut season and cotton season; you take even statistics, there will be hundreds and even thousands of carts going on these roads. The Hon'ble the Minister should select such roads also and see that no part of the State is neglected. Sir, I find in the Budget a provision of six lakhs for Shimoga. We *bengadu* people coming from maidan parts also require your attention. Sir, I endorse every sentiment that has been expressed by some of my friends in this House yesterday. Sir, my own impression is that, in the whole of India, Mysore State is the poorest in this matter and within the State, Chitaldrug is the poorest District and in that district, Jagalur is the poorest Taluk.

Sri Kadidal MANJAPPA.—In that taluk Sri Imam is the poorest man! (*Laughter*).

Sri J. MOHAMED IMAM.—Sir, it is a rainless tract. It is a tract which gets adequate rainfall once in three or four years. You must have some compassion on this most backward district in the State. The Government cannot neglect these districts.

Next I come to the District Board Roads. It is true that the Government may say 'We have no concern with the District Board Roads.' I say that they have every concern with the District Board Roads because Government is responsible for the proper working of District Boards. If the District Boards fail to do their duty, Government can take drastic action and supersede these Boards and we the people of the State always look to the Government to see that our local bodies carry on their work satisfactorily. They cannot escape their responsibility and say that they have nothing to do with the District Boards. On the other hand Government has every thing to do for the good administration and proper management of District Boards. Added to this, in many places the District Board Roads are repaired and maintained by the Public Works Department and that is so in the Chitaldrug District. I do not know how it is in other districts. These roads in Chitaldrug District are hopelessly and criminally neglected, so much so for the last 2 or 3 years, they have not seen to the up-keep of these roads at all. These roads have been formed, after all, with people's money; so much money had been invested on these roads and they have been allowed to deteriorate to such an extent that they have become absolutely unfit for traffic. I would even invite the Hon'ble the Minister himself to come to these places in his car on these roads and I am very doubtful whether he will come back safely. We see pits knee-deep; for the last two or three years, these roads have not seen any repairs at all; they are gone and perhaps gone for ever. If something is not done immediately, they will go for ever. Lakhs of rupees that are invested on these roads will go to waste. There may be controversies between the District Board and the Government, but we, as citizens of the State, have got to say that the Government is responsible to us and it is left to the Government to see that these roads are protected. Anybody who sees these roads, will say it is disgraceful on the part of the Government to neglect these roads to this extent. I, therefore, request the Government and the Hon'ble the Minister not to adopt a complacent attitude in regard to this matter and say 'I have nothing to do with the District Boards'; whether the District Board has to spend these moneys or whether the Government has to advance money required for this, it is not our concern. The Government will not be considered to have discharged its duty by the people unless these roads are properly taken care of. I am sorry I have to make some stringent remarks because I find nothing but waste and criminal

waste is going on before our own eyes.

Coming to the Famine Relief Roads and Distress Relief Roads, perhaps all the Hon'ble Members remember that during the last two or three years, crores of rupees have been spent on the construction of these roads. I think, specially in Kolar District, fifty lakhs of rupees were spent—subject to correction. In Chitaldrug District also a number of roads were laid. It was very good of the Government that they thought of these roads and at that time it was found to be a matter of great relief. But these roads were formed not merely with a view to affording relief, but were intended as measures of permanent utility. These roads are lying without anybody caring for them, with the result that not only the money that was spent on them will be wasted but these roads themselves are also likely to disappear in course of time if not completely obliterated. This is another thing which I cannot understand. The Government cannot evade their responsibility. When lakhs and crores of Government funds are invested on these roads, it is the duty and responsibility of the Government to see that these roads are maintained properly and regularly. Otherwise whatever amount that has been spent on these roads will be a waste. I brought this matter to the notice of the Government on many an occasion in the past and I remember that I even made a suggestion that the Government may pay some specific amount each year and make a statutory provision that all the village panchayets contribute a definite percentage of their revenue to be utilised towards the maintenance of these roads. Nothing has been done so far, though I have warned the Government repeatedly on this matter. Ten per cent or some feasible amount may be contributed by the village panchayets and it could be utilised towards the upkeep of these roads. There were very good roads in my taluk, but they also now reveal a very sad tale of neglect on the part of the Government.

Sir, when this is the tale of woe of the regular roads, I wonder what would be the fate of roads that are now being laid out by the scouts, Seva Dal and *Shramadan Sibiras*? These young men come there in all enthusiasm and do some work. The work that they are capable of doing is only earth work and they spread the earth on the road; beyond that of course they cannot do anything and on this they spend a good deal of money. For example, I presided on one of these occasions at a village called Doddabathi; that road was constructed by the Seva Dal and they said in their report that the work at Doddabathi village was executed at a cost of about Rs. 4,500 by about 2,000 people. Is it not merely *Shramadan*? These boys go there and I am afraid a good deal of money is spent and spent not properly. I had another occasion to visit another road which was done between Sadnoor to Malebennur on which they had spent about 7,000 to 8,000 rupees. It is all right, the road is laid; but what about the future maintenance? They should pursue it. Of course, mere earth-work does not form the road. It requires consolidation, metalling and annual repairs. I asked them the same question. What about consolidation; who is going to undertake annual repairs? I told them that unless they got a definite assurance from Government that they would take the responsibility of maintaining these roads, and pursue the good work that was done, they should not undertake such works. Otherwise the money that would be spent would be a waste. For instance, they were making the road Kananoor Hosally and Kudligi on which they had spent about Rs. 28,000. The Congress President was there, the Education Minister, the D.P.I. and several others were there and they were all taken in procession in a vehicle dragged by 16 pairs of bullocks. There was a big congregation where there were hundreds of people.

Sri Kadidal MANJAPPA.—Including this very weighty person.

Sri J. MOHAMED IMAM.—They had come from all over the State. It was

SRI J. MOHAMED IMAM.)

a good show no doubt, but the actual work done there was only earthwork. The road was no doubt urgently needed. There is a road from Kananoor and there is a road from Kudligi. If these roads are connected it will be no doubt useful; we are thankful that it is done. But what about the further work? Have the Government given any assurance that they have undertaken the responsibility of maintaining these roads? Or has the Bellary District Board undertaken the responsibility? Nobody. They only hope that the Government will do something. What I suggest is that the Government ought to be in a position to shoulder this responsibility; otherwise, they should not allow these roads to be laid out, it may be by sramadana sibiras, it may be by seva dal or it may be by scouts. The money spent on that will be a waste. Before embarking on the work these organisations should intimate the Government that they are going to take up a particular work and the Government should approve of it, only after making sure whether they are in a position to undertake responsibility for its upkeep. Otherwise, I suggest that Government should not allow them to take up that work at all. At least the money may be saved. Why do you allow them to go on with these works and afterwards say, 'We are helpless'? Hereafter at least, the seva-dal, scout organisation or sramadan will have to follow this procedure of intimating Government and obtaining their sanction before they take up any work. They must obtain the prior sanction of Government and Government will have an opportunity to make up their mind whether they will be in a position to pursue the good work further and maintain it. At least the waste of money can be prevented to a certain extent. We are spending 1½ lakhs of rupees on the seva dal every year. We are also getting some money from the Government of India. All this money is going to be spent, and spent with what effect and what result? Sir, with all regard to Bharat Seva Dal, I must say that although there is plenty of enthusiasm there, in view of the poor results we have, it is better that in these days of hardship and financial stringency, that all such grants may be suspended for some time.

Mr. SPEAKER.—The Hon'ble Member has taken half-an-hour.

Sri J. MOHAMED IMAM.—Sir, I am referring to one more point only.

Sir, lastly, I would like to refer to Vidhana Sowdha. Till now about a crore of rupees has been spent.

Mr. SPEAKER.—I do not think it is one crore.

Mr. J. MOHAMED IMAM.—Including this year's grant. Of course, we cannot withhold this grant and stop the work, since we have already reached the third or fourth storey; I do not want that work to be stopped. But, I would like to know as to what would be the final estimate and what would be the final cost so that we may be clear in our mind. Sir, it was commenced with an administrative sanction of fifty lakhs. Now, it has come to 85 lakhs including this year's allotment. I want to know the actual outlay. I want to know whether a definite and final estimate has been prepared and if so, whether it has been scrutinised by the proper authorities. The money that we are spending on this building is not from our revenues; it is out of the borrowed amount. But a work cannot be commenced with an administrative sanction of 50 lakhs and go up to 2 crores. My own conjuncture is, it may go to 2 crores. What is our commitment in this behalf? Before we know what our final commitment would be, how can we sanction this amount? As I said yesterday, this has become a usual practice; to use a stronger word, a jugglery to keep the estimate pending until the entire work is over. It is dangerous to be not definite. So, I hope the Minister will give us some definite idea on this very important matter.

Regarding the building itself, I think it will be over within one year. Then, we can save the expenditure on establishment; we can hold our Assembly meetings in that building next year. With these remarks I conclude.

Mr. SPEAKER.—The House will now adjourn for lunch and meet at 10-45.

The House adjourned for Lunch at Eighteen Minutes past Ten of the Clock and reassembled at Forty-five Minutes past Ten of the Clock.

[MR. SPEAKER in the Chair.]

*ಶ್ರೀ ಎಂ. ರಾಜಶೇಖರಮೂರ್ತಿ (ಎಳಂದೂರು).—ಸ್ವಾಮಿ, ಟಿ. ನರಸೀಪುರದಿಂದ ಚಾಮರಾಜನಗರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ನಂಜನಗೂಡಿನಿಂದ ಎಳಂದೂರಿಗೆ ಹೋಗುವ ರಸ್ತೆ ಇವೆರಡೂ ಬಹಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದುವು. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. 1946ರಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಆರು ಬಸ್ಸುಗಳು ತಿರುಗುತ್ತಿದ್ದುವು; ಅದೇ ಈ ದಿವಸ ಸುಮಾರು 80 ಬಸ್ಸುಗಳು ಅಲ್ಲಿ ತಿರುಗುತ್ತಿವೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಮಾಡಿದಾಗ ಮೈಸೂರು-ನಂಜನಗೂಡು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ, ಮೈಸೂರು-ಟಿ. ನರಸೀಪುರ-ಚಾಮರಾಜನಗರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇವು ಮುಖ್ಯವಾದ ರಸ್ತೆಗಳು. ಈ ಕಡೆ ರಸ್ತೆ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಸಂತೆಗಳು ಅನೇಕ ಕಡೆ ನಡೆಯುತ್ತವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಟಾರು ಹಾಕಿಸಬೇಕು. ಆಮೇಲೆ ಎಳಂದೂರಿನಿಂದ ಬಿಳಿಗಿರಿರಂಗನ ಬೆಟ್ಟಕ್ಕೆ ರಸ್ತೆಯಿಲ್ಲ. ಹಿಂದೆ ಯಾರೋ ಒಂದು ರಸ್ತೆ ಮಾಡಿದ್ದರು. ಅದನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅದು ಯಾವ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದೆಯೋ ಅದೇ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲದೆ ಕೆಲಸ ನಿಂತಿದೆ. ಫಾರೆಸ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದೆಯೆ ಅಥವಾ ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದೆಯೆ ಎಂಬುದನ್ನು ವಿಚಾರಿಸಿ ಜಾಗ್ರತೆ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಮೈಸೂರು ಕಡೆಯಿಂದ ಬಿಳಿಗಿರಿರಂಗನ ಬೆಟ್ಟಕ್ಕೆ ಅನೇಕರು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಈ ರಸ್ತೆಯಾದರೆ ಅವರಿಗೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲ, ಚಾಮರಾಜನಗರ ಬಳಸಿ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಸುಮಾರು 30 ಮೈಲಿ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ; ಕಾರಣ ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕು. ಎಳಂದೂರು ಟೌನಿನ ಬಳಿ ಸುವರ್ಣಾವತಿ ನದಿಯಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆಗೆ ಹೋಗಲು ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಿದೆ. ಲಂಡನ್ನಲ್ಲಿ ಥೇಮ್ಸ್‌ನದಿಯಿರುವಂತೆ, ಕಲ್ಕತ್ತಾದಲ್ಲಿ ಹೂಗ್ಲಿನದಿಯಿರುವಂತೆ ಎಳಂದೂರಿನಲ್ಲಿ ಸುವರ್ಣಾವತಿ ನದಿಯಿದೆ. ಪ್ರವಾಹ ಬಂದಾಗ, ಮಳೆ ಬಂದಾಗ ರೈತರಿಗೆ ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆಗೆ ಹೋಗಿಬರಲು ಬಹಳ ಕಷ್ಟ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸುವರ್ಣಾವತಿ ನದಿಗೆ ಎಳಂದೂರು ಟೌನಿನಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆ ಕಟ್ಟಬೇಕು. ಚಾಮರಾಜನಗರದಿಂದ ಟಿ.-ನರಸೀಪುರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡಹಳ್ಳವಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಲೋ ಲೆವಲ್ ಕಾಸ್‌ವೇ ಇದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಎರಡು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಇದರಂತೆ ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳಿಂದ 20 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚುಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಅದೇ 20 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಂದ ಒಂದು ಸೇತುವೆ ಮಾಡಿದರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಕಾವೇರಿ ನದಿಗೆ ಹೆಮ್ಮಿಗೆಯ ಹತ್ತಿರ ಒಂದು ಸೇತುವೆಯಾಗಬೇಕಾದದ್ದು ಆವಶ್ಯಕ. ಟಿ. ನರಸೀಪುರದಿಂದ ತಲಕಾಡಿಗೆ ಹೋಗಲು 20 ಮೈಲಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಮತ್ತು ಆರು ಮೈಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿ ಹೆಮ್ಮಿಗೆಗೆ ಹೋಗಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಈ ಸೇತುವೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

*ಶ್ರೀ ಕೆ. ಲಕ್ಕಪ್ಪ (ಚನ್ನರಾಯಪಟ್ಟಣ).—ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಉತ್ಪತ್ತಿಯ ಬಹುಭಾಗವನ್ನು ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಯು ಖರ್ಚು ಮಾಡುವುದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತೇ ಇದೆ. ಆ ರೀತಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡುವಾಗ ಎಷ್ಟು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ನಾವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಎಲ್ಲಾ ಭಾಗಗಳಿಗೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಹಣವನ್ನು ಹಂಚುತ್ತಿದ್ದಾರೆಯೆ ಎಂಬುದನ್ನೂ ಸಹ ನಾವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೋಡುವುದಾದರೆ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳು ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ರಸ್ತೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಬಹಳವಾಗಿ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿವೆಯೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ವಿಷಾದದಿಂದ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಸಹ ಇದನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದೆರಡುಸಾರಿ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಬಂದಾಗ ಅವರೂ ಈ ರೀತಿ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಸನ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಂಸ್ಥಾನದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ರಸ್ತೆಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕೆಟ್ಟಿವೆಯೆಂಬುದು ಅವರಿಗೆ ಖಚಿತವಾಗಿ ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ಅಷ್ಟಾಗಿ ಗೊತ್ತಾಗಲಿಲ್ಲ. ಹಾಸನದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೋಗುವಾಗ ಮಂಡ್ಯ, ತುಮಕೂರು ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಸರಹದ್ದಿನಲ್ಲಿರುವ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆ ಚೆನ್ನಾಗಿದ್ದು ಹಾಸನ ಬೌಂಡರಿಯದು ಮಾತ್ರ ಕೆಟ್ಟಿರುವುದಕ್ಕೇನು ಕಾರಣವೆಂದು ಇಂಜಿನಿಯರನ್ನು ಸಹ ಕೇಳಿದೆ. ಈಚೆಗೆ ಸಕಾರಣವಿದೆಯೆಂದು ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಪ್ರತಿ ವರ್ಷದಲ್ಲೂ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ರಸ್ತೆಗಳ ರಿಪೇರಿಗೆ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಗ್ರಾಂಟನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಕೊಡುತ್ತಿದೆ. ಹಾಗೆ ಕೊಡುವಾಗ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಸ್ಪೆಷಲ್ ಗ್ರಾಂಟನ್ನು ಕೊಡದಿರುವುದೇ ಕಾರಣವೆಂದು ಈಚೆಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತಿದೆ. ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುವ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ರಸ್ತೆಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದದೊಂದಿಗೆ ನಮ್ಮ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದವನ್ನು ಹೋಲಿಸಿ ನೋಡಿದರೆ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ದೂರದ ರಸ್ತೆಯಿದೆಯೆಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಗ್ರಾಂಟನ್ನು ಮಾತ್ರ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಮೆ ಒಂದೇ ಸಮನಾಗಿ ಹಂಚುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆಯಿರುವುದರಿಂದ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಗ್ರಾಂಟನ್ನು ಕೊಡುವಾಗ ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ದಾಮಾಷಾ ಪ್ರಕಾರ ಕೊಡದೆ ಕಡಮೆ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯಿರುವ ಕಡೆಗೆ ಕೊಡುವಷ್ಟೇ ಹಣ ಕೊಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಸ್ತೆಗಳು ನಾದುರಸ್ತಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆಯಿರುವುದರಿಂದ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಗ್ರಾಂಟು ಕೊಡುವಾಗ ದಾಮಾಷಾ ಪ್ರಕಾರ ಕೊಡಬೇಕಾದದ್ದು ನ್ಯಾಯವೆಂಬುದನ್ನರಿತು ಆ ರೀತಿ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಕೊಡುವುದಾದರೆ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ರಸ್ತೆಗಳ ಹಾಗೆ ಉತ್ತಮಸ್ಥಿತಿಗೆ ಬರಲು ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು.

(ಶ್ರೀ ಕೆ. ಲಕ್ಕಪ್ಪ)

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಶ್ರೀ ಇಮಾಂರವರು ಭಾಷಣ ಮಾಡುವಾಗ ಶ್ರಮದಾನ ಶಿಬಿರದಿಂದ ರಸ್ತೆ ಕೆಲಸವಾಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ಆ ಶ್ರಮದಾನ ಶಿಬಿರದಿಂದ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ರಸ್ತೆಗಳಾದುವು. ಅದರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ರಸ್ತೆ ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳದಿಂದ ಹಿರೇಸಾವೆಯವರೆಗೆ ಹೋಗುವುದು; ಅದು 11 ಮೈಲಿ ಉದ್ದವಿದೆ. ಸುಮಾರು ಒಂದು ಸಾವಿರ ಜನ ಸ್ಕೌಟುಗಳು ಮತ್ತು ಸುಮಾರು 700-800 ಜನ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ಸುಮಾರು ಎರಡು ಸಾವಿರ ಮಂದಿ ಕೇವಲ 15 ದಿವಸಗಳಲ್ಲಿ ಆ ರಸ್ತೆಯ ಮಣ್ಣು ಕೆಲಸವನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಮಾಡಿದರು. ಆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಆ ರಸ್ತೆಯಾಗುವಾಗ ನಮ್ಮ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರು ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ವಿನಾ ಬಾಕಿ ಎಲ್ಲಾ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ನೋಡಿ ಮೆಚ್ಚಿಗೆಯನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಸುಮಾರು 24 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ 11 ಮೈಲಿಗಳ ಫಾಸಲೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಕೇವಲ 15 ದಿವಸಗಳಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಎರಡು ಸಾವಿರ ಜನ ಸೇರಿ 15 ದಿವಸಗಳ ಅಲ್ಪ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಿರುವ ಆ ರಸ್ತೆಗೆ ಸರ್ಕಾರ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಾಧಾನ್ಯತೆ ಕೊಡುವುದು ಬಹಳ ಆವಶ್ಯಕ, ಶ್ರಮದಾನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೂಲಕ ಎಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯ ನಡೆದಿದೆಯೋ ಅಂಥ ಕಡೆಗಳಿಗೆ, ಅವರು ಮಾಡಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಾದಾನ್ಯತೆ ಕೊಡಬೇಕು. ಅವು ಇಲಾಖೆ ಮೂಲಕ ನಡೆದಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲ; ಜನರ ಉತ್ಸಾಹದಿಂದ, ರಾಷ್ಟ್ರ ಪ್ರೇಮದಿಂದ ನಡೆದಿರುವ ಕೆಲಸಗಳು; ಆದ್ದರಿಂದ ಶಾಶ್ವತವಾಗಿ ಆ ರಸ್ತೆಗಳು ಎಲ್ಲರ ಮೆಚ್ಚಿಗೆಗೆ ಪಾತ್ರವಾಗುವ ಹಾಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ಆದ್ಯ ಕರ್ತವ್ಯ. ಈಗ 24 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚುಮಾಡಿ ರಸ್ತೆಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಕೂಡಲೆ ಆಗಬೇಕಾದ ಮೆಟಲಿಂಗ್ ಮಾಡದೇಯಿದ್ದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ 24 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನೂ ನೀರಿನಲ್ಲಿ ತೇಲಿಸಿದ ಹಾಗಾಗುತ್ತವೆ, ಮಾಡಿರುವ ಕೆಲಸ ವ್ಯರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ತಕ್ಷಣ ಬೇಕಾದ ಕಲ್ವರ್ಟ್ ಕಾಸ್‌ವೇ ಮುಂತಾದುವುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಶ್ರಮದಾನ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯ ನಡೆಯುವಾಗ ಇಮಾಂರವರು ಒಂದು ಆಕ್ಷೇಪಣೆ ಮಾಡಿದರು. ಕೆಲಸವೇನೋ ಶ್ರಮದಾನ ಶಿಬಿರದವರು ಉತ್ಸಾಹದಿಂದ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ಆದರೆ ಅವು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿರುವುದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಕೆಲಸವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು.

ಶ್ರೀ ಜೆ. ಮಹಮದ್ ಇಮಾಂ.—ಒಂದು ಕಡೆ ಹಾಗಾಗಿದೆಯೆಂದು ಮಾತ್ರ ಹೇಳಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಲಕ್ಕಪ್ಪ.—ಕೆಲವು ಕಡೆ ಹಾಗಾಗಿರಬಹುದು. ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಕಡೆ ಹಿಂದೆ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಎಷ್ಟು ಖರ್ಚಾಗುತ್ತಿತ್ತೋ ಅದಕ್ಕಿಂತ ಕಡಮೆ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ; ಎಸ್ಟಿಮೇಟಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಕೆಲವು ಕಡೆ ಹೆಚ್ಚು ಖರ್ಚಾಗಿರುವುದಕ್ಕೆ ಮಾರ್ಜಿನ್ ಕೊಡಬೇಕು. ಅದೇ ಇಂಜನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ ಈ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದರೆ 5 ವರ್ಷಗಳಿಗೆ ಮೊದಲು ಆಗುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ, ಅಕ್ವಿಜಿಷನ್ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾಲಬೇಕು, ಮಂಜೂರಾಗುವುದಕ್ಕೆ, ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರನ್ನು ನಿಗದಿ ಮಾಡುವುದು ಮುಂತಾದ್ದಕ್ಕೆ ಸಾವಕಾಶವಾಗಿ, ಕೆಲಸವಾಗಲು ಕೊನೆಯ ಪಕ್ಷ 5 ವರ್ಷ ಬೇಕಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅನೇಕ ಕೆಲಸಗಳು ಮಂಜೂರಾಗಿ ಸುಮಾರು 10 ವರ್ಷವಾಗಿದ್ದರೂ ಇನ್ನು ಮುಗಿದಿಲ್ಲ. ಹಾಗಿರುವಾಗ ಕೇವಲ 15 ದಿವಸಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡಿರುವಾಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಖರ್ಚು ಜಾಸ್ತಿಯಾದರೂ ಗಮನಿಸಬಾರದು. ಆದರೆ ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಶ್ರಮದಾನದಿಂದ ಮಾಡಿರುವ ಕೆಲಸ, ಅನೇಕ ಖಾಸಗಿ ಜನರು ಸೇರಿ ಕಷ್ಟಪಟ್ಟು ದೇಶ ಪ್ರೇಮದಿಂದ ಮಾಡಿರುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ಶಾಶ್ವತವಾಗಿರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ರಸ್ತೆ ಮಾಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಮೈಂಟೆನೆನ್ಸಿಗೆ ಮೈಲೇಜ್ ಗ್ರಾಂಟಿದೆಯೆ ಎಂದು ಶ್ರೀ ಇಮಾಂರವರು ಕೇಳಿದರು. ಆ ರೀತಿ ಮೈಲೇಜ್ ಗ್ರಾಂಟಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಖಂಡಿತ ಈಗ ಖರ್ಚಾಗಿರುವ ಹಣ ನೀರುಪಾಲಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮೈಲೇಜ್ ಗ್ರಾಂಟನ್ನು ಬೇರೆ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕೊಡುವಂತೆ ಈ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೂ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿರುವುದನ್ನು ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ.

ಈಗ ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳ-ಹಿರೇಸಾವೆ ರಸ್ತೆಗೆ ಮೈಲಿಗೆ 200 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ; ಮುಂದೆ ಮೈನ್‌ಟೈನ್ ಮಾಡಲು ತೊಂದರೆಯಿಲ್ಲ. ಮೊದಲು ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಮಂಜೂರು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ರಸ್ತೆ ದುರಸ್ತಿನಲ್ಲಿರುವುದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಇಂಜನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸಿ ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಗ್ಯಾಂಗ್‌ಸಿಸ್ಟಂ ಎಂದು ಮಾಡಿ ಅದರಿಂದ ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ರಿಪೇರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಎಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗೆ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಾನು ಯಾವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಾದರೂ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ಗ್ಯಾಂಗ್ ಏನು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡಲು ಕಾತುರಪಡುತ್ತಿದ್ದೆ. ಆದರೆ ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ವಿನಾ ಬಾಕಿಯ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಕೆಲಸಮಾಡುವುದು ಕಾಣಲಿಲ್ಲ. ಅವರು ಪ್ರತಿ ದಿವಸ ಒಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ಪ್ರಕಾರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದನ್ನು ನೋಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆಯೇ ವಿನಾ ಬಾಕಿ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕಾಣುತ್ತಿಲ್ಲ; ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೂ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿರುವ ಮಣ್ಣು ಎತ್ತಿಹಾಕುವ ಕೆಲಸವಿರುತ್ತದೆಯೇ ಹೊರತು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ದುರಸ್ತು ಮಾಡುವ ಕೆಲಸವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಇಲ್ಲವೋ ಅಥವಾ ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಲ್ಲವೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಒಂದು ಸಾರಿ ರಸ್ತೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ದುರಸ್ತು ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಅದನ್ನು ಸುಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಬರಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿರುವಂತೆ ಕಾಣಲಿಲ್ಲ. ಮದ್ರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಹೇಗಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿ ಇಲ್ಲೂ ಅದರಂತೆ ಅನೂಕೂಲ ಮಾಡಬಹುದು. ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡಿ ಕೆಲಸ ನಡೆಸದಿದ್ದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಅನಾನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರಿಯಾದ ಹತೋಟಿಯಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋಗಲು ತಕ್ಕ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಸೂಚನೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

11 A.M.

* ಶ್ರೀ ಪಿ. ಆರ್. ರಾಮಯ್ಯ (ಬಸವನಗುಡಿ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಯ activities ವಿಚಾರವಾಗಿ ಈ ಪುಸ್ತಕವನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸಿರುವುದು ಬಹಳ ಅಭಿನಂದನೀಯವಾದ ವಿಷಯ. ಅದರಲ್ಲೂ ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಮಾಡಿಸಿದ್ದರೆ ಇನ್ನೂ ಚೆನ್ನಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ಸಂಚಿಕೆಯನ್ನು ನಿನ್ನೆ ಮೊನ್ನೆ ಹಂಚಿದ್ದಾರೆ. ಈ

ಅಧಿವೇಶನಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆಯೇ ನಮಗೆ ಕೈ ಸೇರುವಂತೆ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಓದಿಕೊಂಡು ಬಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ತಾರೀಫ್ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಅನೇಕ ತಪಶೀಲುಗಳನ್ನು ಇದರಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಈಗಲಾದರೂ ಓದಿಕೊಂಡು ಮುಂದಿನ ಸಾಲಿಗಾದರೂ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬಹುದೆಂದು ನನಗನ್ನಿಸುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಮೊದಲನೆಯ ಪುಟದಲ್ಲಿ 'Probable expenditure for the next three months for repair to Buildings' ಎಂದು ಹೇಳಿ 138 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ತೋರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮೂರು ತಿಂಗಳ ಕಾಲದಲ್ಲಿ 138 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ? ಅಥವಾ ಗ್ರ್ಯಾಂಟ್ ಮಾಡಿದೆ, ಹೇಗಾದರೂ ಮಾಡಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಖರ್ಚುಮಾಡುತ್ತೀರಾ ?

ಶ್ರೀ ಕಡಿದಾಳ್ ಮಂಜಪ್ಪ.—ಹಾಗಲ್ಲ. ಕೆಲಸ ಆಗಲೇ ನಡೆದಿದೆ. ಆದರೆ ಇನ್ನೂ ಬಿಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಬಿಲ್ಲುಗಳಿನ್ನು ಕೊಟ್ಟ ನಂತರ ಖರ್ಚು Book ಆಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಆರ್. ರಾಮಯ್ಯ.—ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಷಯವೇನೆಂದರೆ, ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಪ್ರಖ್ಯಾತವಾದ ಪ್ರದೇಶಗಳಿವೆ. ಪ್ರಕೃತಿ ಸೌಂದರ್ಯದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಮತ್ತು ವಸ್ತು ಶಿಲ್ಪದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಅವು ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಖ್ಯಾತವಾದ ಸ್ಥಳಗಳು. ಅವುಗಳನ್ನು ನೋಡುವುದಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ದೇಶದವರು ಮಾತ್ರವಲ್ಲದೆ ದೇಶವಿದೇಶಗಳಿಂದ ಕೂಡ ಅನೇಕರು ಬರುತ್ತಾರೆ. ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಪ್ರದೇಶಗಳು Tourists' Paradise ಆಗಿವೆ. ಅವುಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಪ್ರಕಟಣೆಗಳು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಪ್ರಕಟವಾಗಿವೆ. ಆದರೂ, ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಸುಂದರವಾದ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಟ್ಯೂರಿಸ್ಟ್ ಬ್ಯೂರೋ ಏರ್ಪಡಿಸಿ, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ಸ್ಥಳಗಳು ನೋಡತಕ್ಕದ್ದಿವೆ, ಅಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಪ್ರಕಟಣೆಗಳನ್ನು ಹೊರಡಿಸುವ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡುವುದು ಅವಶ್ಯಕ. ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದವರು ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಬ್ಯೂರೋ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಂತೆ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರೂ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇದು ಅತ್ಯಂತ ತುರ್ತಾದದ್ದು ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯವಾಗಿ ಆಗಬೇಕಾದ ಕೆಲಸ. ಏಕೆಂದರೆ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಯಾತ್ರಾಸ್ಥಳಗಳಿವೆ. ಈ ಯಾತ್ರಾ ಸ್ಥಳಗಳು ಮೈಸೂರಿನವರಿಗೇ ಅಲ್ಲದೆ ಇತರರಿಗೂ ಪವಿತ್ರವಾದ ಸ್ಥಳಗಳಾಗಿವೆ. ಈ ಯಾತ್ರಾ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ, ಅದರಲ್ಲೂ ಜಾತ್ರೆಗಳು ನಡೆಯುವ ಕಾಲದಲ್ಲಿ, ಇಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಸಾಲದು. ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಯೋಚನೆಮಾಡಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದ ಯಾತ್ರಾ ಸ್ಥಳಗಳು ಯಾವುವು ಇವೆಯೋ ಅಲ್ಲಿ ತಕ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡುವುದಲ್ಲದೆ, ಅದನ್ನು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಾಗುವಂತೆ ಪ್ರಕಟಣೆ ಮಾಡುವುದು ನಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯ.

ಮೂರನೆಯದಾಗಿ, ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳು ಮತ್ತು ಸರ್ಕ್ಯೂಟ್ ಹೌಸ್‌ಗಳು. ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ದಿವಸಗಳಿಂದ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳು ಮತ್ತು ಸರ್ಕ್ಯೂಟ್ ಹೌಸ್‌ಗಳು ಬಹಳ ಇವೆ. ಆದರೆ, ಈಚೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಅಲ್ಲಿ ಇಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಗೊತ್ತುಮಾಡಿರುವ ದರಗಳು ನಮ್ಮಂಥ ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದವರಿಗೆ ಬಹಳ ಜಾಸ್ತಿ.

ಒಬ್ಬ ಸದಸ್ಯರು.—ಅನುಕೂಲಗಳೂ ಜಾಸ್ತಿ ಇವೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಆರ್. ರಾಮಯ್ಯ.—ಅನುಕೂಲಗಳೇನೋ ಇರಬಹುದು. ಆದರೆ, ಅಷ್ಟು ಅನುಕೂಲಗಳು ನಮಗೆ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಒಂದೆರಡು ದಿನ ಇಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧಾರಣ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಅಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಸಾಕು. ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಅನುಕೂಲತೆಗಳೇನಿದ್ದರೂ ನಮ್ಮ ನಮ್ಮ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಳ್ಳೋಣ. ಇಲ್ಲಿಗೆ ಮಾತ್ರ ದುಬಾರಿ ಚಾರ್ಜ್ ಹಾಕುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ದುಬಾರಿಯೆಂಬುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಈಗ ನಾಲ್ಕೈದು ತಿಂಗಳುಗಳ ಹಿಂದೆ ಇಮಾಂ ಸಾಹೇಬರೂ, ನಾನೂ, ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಮಿತ್ರರೂ ಸೇರಿ 'ವೈಕುಂಠ'ಕ್ಕೆ ಹೋಗಿದ್ದೆವು. ಮಧ್ಯಾಹ್ನದ ಉರಿಯುವ ಬಿಸಿಲ ಹೊತ್ತಾಗಿತ್ತು. ಬಾಗಿಲೊಳಗೆ ಹೋಗಿ ಫಲಾಹಾರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗೋಣ ಎಂದು ಅಲ್ಲಿ ಟಿ. ಬಿ.ಗೆ ಹೋದೆವು. ನಾವೇನೂ ಹೆಚ್ಚು ಹೊತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಅಷ್ಟಕ್ಕೆ 3-4 ರೂಪಾಯಿ ಕೊಟ್ಟೆವು. ಅಲ್ಲಿ ಬಾಗಿಲೊಳಗೆ ಪ್ರವೇಶ ಮಾಡಿದರೇನೇ, ಸುಮ್ಮನೆ ನೋಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋದರೂ ಕೂಡ ಅಷ್ಟು ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟೇ ಕೊಡಬೇಕಂತೆ. ಸುಮ್ಮನೆ ಒಳಹೊಕ್ಕರೆ ಸುಂಕ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಯಾವ ನ್ಯಾಯ !

ಶ್ರೀ ಕಡಿದಾಳ್ ಮಂಜಪ್ಪ.—ವೈಕುಂಠ !

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಆರ್. ರಾಮಯ್ಯ.—ಅಂಥ ವೈಕುಂಠ ನಮಗೆ ಬೇಡ. ವೈಕುಂಠ ಎಂದರೆ ಇಲ್ಲೆಲ್ಲೂ ಸಿಕ್ಕದಿರುವ ದರ್ಶನ ಅಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುತ್ತದೆಂದು ಹೋಗುತ್ತೇವೆ. ಆದರೆ ಈ ವೈಕುಂಠದಲ್ಲಿ ಯಾವ ದೇವರೂ ಇಲ್ಲ. ಬಳ್ಳಾರಿಯಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರದ ವಿಷಯ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಅಲ್ಲಿ ಯಾವಾಗ ಹೋದರೂ ಅವಕಾಶವೇ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಮೂರು ತಿಂಗಳ ಹಿಂದೆಯೇ advance ಆಗಿ book ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಊರಿಗೆ ಬಹಳ ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ಒಂದು ಜಟಕ ಕೂಡ ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಅಲ್ಲಿ ಚಾರ್ಜು ನಾಲ್ಕು ರೂಪಾಯಿ—ಬಹಳ ದುಬಾರಿ ! ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳಂತೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟರೆ ಸಾಕು. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಹಾಗೆ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ ತರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರಿನ ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣಕ್ಕೂ ಮಳವಳ್ಳಿಗೂ ಮಧ್ಯೆ ಕರೀಘಟ್ಟ ಎಂಬ ಪ್ರಖ್ಯಾತವಾದ ಕ್ಷೇತ್ರವಿದೆ. ಶ್ರೀನಿವಾಸಸ್ವಾಮಿಯ ದೇವಾಲಯವಿದೆ. ಮೈಸೂರಿನಿಂದಲೂ ಮತ್ತು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಂದಲೂ ಪ್ರತಿವರ್ಷವೂ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಜನ ಮುಂಜಿ, ಮದುವೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಈಗಿನ ಕಾಲದ ಅನುಕೂಲತೆಗಳಿರಬೇಕೆಂದು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಎಲ್ಲರೂ ನಿರೀಕ್ಷಿಸುತ್ತಾರೆ. ಹಿಂದೆ ಕರೀಘಟ್ಟಕ್ಕೆ ಒಂದು ರಸ್ತೆ ಇತ್ತು, ಏನು ಕಾರಣದಿಂದಲೋ ಈಗ ಅದು ಮುಚ್ಚಿಹೋಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿ motor road ಮಾಡಬೇಕು. ದೇವರೂ ನಿಮಗೆ ಒಳ್ಳೆಯದು ಮಾಡುತ್ತಾನೆ. ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟರೆ ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ಜನರು ಬರುತ್ತಾರೆ. ನಾನು ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರಿಗೆ canvas ಮಾಡಿ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತೇನೆ. ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು, ಶ್ರೀಮಾನ್ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪನವರು ಎಲ್ಲರೂ ಅಲ್ಲಿನ ಪ್ರಕೃತಿ ಸೌಂದರ್ಯವನ್ನು ನೋಡಿ

(ಶ್ರೀ ಪಿ. ಆರ್. ರಾಮಯ್ಯ.)

ದ್ದಾರೆ. ಬೆಟ್ಟದಮೇಲಿನಿಂದ ನೋಡಿದರೆ ಕಾವೇರಿ ಎರಡು ಭಾಗವಾಗಿ ಒಡೆಯುವುದನ್ನೂ ಪುನಃ ಸೇರುವುದನ್ನೂ ಕಾಣುತ್ತೇವೆ. ತಿರುಚನಾಪಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಹೇಗೆ ಕಾವೇರಿ ಒಡೆದು ಮತ್ತೆ ಸೇರುವುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರವಾಸಿಗರು ಹೋಗುತ್ತಾರೆಯೋ ಹಾಗೆಯೇ ಇಲ್ಲಿಯೂ ನೋಡುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ರಮ್ಯವಾದ ದೃಶ್ಯವಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿಗೊಂದು ಮೋಟಾರ್ ರೋಡನ್ನು ಮಾಡಿಸುವುದು ಅವಶ್ಯಕ. ಹೆಚ್ಚಿನ ಖರ್ಚೇನೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ. "Bridge across the Cauvery to replace the Wellesley Bridge at Srirangapatna" ಎಂದು 24ನೆಯ ಪುಟದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸೇತುವೆ ಬಹಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದ ಸೇತುವೆ. ಪುನಃ ಇದನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕೆಂದಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ: ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಆಗಿದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ ಹೇಳಿಲ್ಲ. ಮುಂದೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಸಂತೋಷದ ವಿಷಯ.

ತಲಕಾಡಿಗೆ ಹೋಗುವಾಗ್ಗೆ ಹೆಮ್ಮಿಗೆಯಮೇಲೆ ಒಂದು ಸೇತುವೆ ಆಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ವ್ಯಾಸರಾಯರ ಮೂರ್ತಿಯನ್ನು ನೋಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನೇಕ ಜನ ಬರುತ್ತಾರೆ. ನಾನೂ ಕೂಡ ಅನೇಕ ಸಲ ಹೋಗಿದ್ದೇನೆ. ಇದನ್ನು ಖಂಡಿತ ಮಾಡಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಮೈಸೂರು-ತಿರುಮಕೂಡ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಯ ವಿಷಯವನ್ನು ನಾನು ಮೂರು ನಾಲ್ಕು ಸಲ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕಡಿದಾಳ್ ಮಂಜಪ್ಪ.—ಈಗ ಅದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಆರ್. ರಾಮಯ್ಯ.—ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಆಗುವ ವೆಚ್ಚದ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮಾತು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚಾದರೆ, ವಾಸ್ತವವಾಗಿ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ವಿನಿಯೋಗವಾಗಿರುವುದು ಎಂಟು ಆಣೆಯಷ್ಟು ಭಾಗವೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಅನೇಕ ಸದಸ್ಯರು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದಲೇ ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ 'Public enemy number one' ಎಂದು ನಾಮಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಯಾವರೀತಿ ಸುಧಾರಿಸಬೇಕೆಂಬ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ವಿಶೇಷ ಏರ್ಪಾಡುಮಾಡಬೇಕು. ಸಮಿತಿಯನ್ನೋ ಅಥವಾ ಇನ್ನೇನಾದರೂ ಮಾಡಿ ರೂಪಾಯಿನಲ್ಲಿ 12 ಆಣೆ ಭಾಗವಾದರೂ ಉಪಯೋಗವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು. ನಾಲ್ಕಾಣೆಯಷ್ಟು ಬೇಕಾದರೆ ಕಮಿಷನ್ ಕೊಡೋಣ.

ಶ್ರೀ ಕಡಿದಾಳ್ ಮಂಜಪ್ಪ.—ತಾವೇ ಈಗ ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಶೇಕಡ 50ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ನ್ಯಾಯವಾಗಿ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು. ಹಾಗಾದರೆ ರೂಪಾಯಿನ ಕೆಲಸವನ್ನು 12 ಆಣೆ ಮಾಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲಿ ಯಾರಾದರೂ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವವರಿದ್ದಾರೆಯೆ?

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಆರ್. ರಾಮಯ್ಯ.—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯ ಅನುಮತಿ ಪಡೆದು ನನ್ನ ಜೀವನದಲ್ಲಿ ನಾನು ಕಂಡಿರುವ ಒಂದು ವಿಷಯ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ತಂದೆಯವರೇ ಚಿಕ್ಕ ಚಿಕ್ಕ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರು. ಅವರು ತಮ್ಮ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದರೆಂಬುದು ನನಗೆ ಜ್ಞಾಪಕವಿದೆ. 200 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಸಾಲ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರು. ಅದಕ್ಕೆ ಎರಡು ರೂಪಾಯಿ ಬಡ್ಡಿ, ಕೆಲಸವೆಲ್ಲಾ ಆದಮೇಲೆ ಶೇಕಡ 12½ ಯಷ್ಟು ಸಬ್ ಓವರ್ಸೀಯರಿಗೆ ಜರಿ ಬಿಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದರು. ಹೀಗೆಲ್ಲಾ ಖರ್ಚು ಕಳೆದು ಅವರಿಗೆ 50 ರೂಪಾಯಿ ಉಳಿಯುತ್ತಿತ್ತೊ ಇಲ್ಲವೋ, ಹೀಗಿತ್ತು.

ಶ್ರೀ ಕಡಿದಾಳ್ ಮಂಜಪ್ಪ.—ಹಿಂದಿನವಾತು!

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಆರ್. ರಾಮಯ್ಯ.—ಈಗೇನೋ ಸುಧಾರಿತವಾಗಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಆಗಿದ್ದರೆ ಸಂತೋಷದ ವಿಷಯ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆ ಬಹಳ ದೊಡ್ಡ ಇಲಾಖೆ. ಸರಿಯಾಗಿ ಈ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಉಪಯೋಗವಾಗುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡುವುದು ಈ ಸಭೆಯ ಕರ್ತವ್ಯ, ಸರ್ಕಾರದವರ ಕರ್ತವ್ಯ. ಇದನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ನಮ್ಮ ಸಚಿವರು ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

*ಶ್ರೀಮತಿ ಲಕ್ಷ್ಮೀದೇವಿ ರಾಮಣ್ಣ (ಹೊಸಕೋಟೆ—ಆನೇಕಲ್).—ಸರ್ಕಾರದವರು ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಬಡ್ಜೆಟಿನ 29ನೆಯ ಭಾಗದ ಮನವಿಗೆ ಒಪ್ಪಿಗೆಯನ್ನೀಯುತ್ತಾ, ಒಂದೆರಡು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್‌ಗೆ ಖರ್ಚಾಗುವ ಹಣ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಿನ ಭಾಗವನ್ನುವುದು ನ್ಯಾಯವಾದದ್ದು. ಆದರೆ, ಈ ಹಣವನ್ನು ಇವರು ಹಂಚಿಕೆ ಮಾಡಿರತಕ್ಕ ರೀತಿಯನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ಇದು ಎಲ್ಲಾ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಿಗೂ ಸಮನಾಗಿ ಹಂಚಿಕೆಯಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಕಾಣಬರುತ್ತಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಬಹಳ ಕಡಮೆ ಹಣ ಒದಗಿಸಿದೆಯೆಂಬುದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆಲ್ಲರಿಗೂ ಮನವರಿಕೆಯಾಗುವುದಾಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ, ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದರಲ್ಲಿ ಹೊಸಕೋಟೆ, ಆನೇಕಲ್ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಿಗೆ ಏನೂ ಒದಗಿಸಿಲ್ಲವೆಂದೇ ಹೇಳಬಹುದು. ಈ ಎರಡು ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲೂ ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳು ಆಗಬೇಕಾದ್ದಿರುವುದು ಅನೇಕವಾಗಿದ್ದರೂ ಮತ್ತು ಅನೇಕಕ್ಕೆ ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಆಗಿದ್ದರೂ ಯಾವ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನೂ ಕೈಕೊಳ್ಳುವ ಯೋಚನೆ ಮಾಡದಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿ ಏನು ಕೆಲಸವನ್ನೂ ಮಾಡಿಲ್ಲವೆಂತಲೇ ಹೇಳಬಹುದು. ಚಂದಾಪುರದಿಂದ ಆನೆಕಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗೆ ಕಳೆದ 2–3 ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಕೀಲಣ್ಣೆ ಹಾಕಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತಲೇ ಇದ್ದೇವೆ. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಿಯೋ ಕೇವಲ 2–3 ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಈ ಟಾರ್‌ನ್ನು ಹಾಕಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಹಾಕಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ವರ್ಷಕೂಡ ಆ ಬಾಬಿಗಾಗಿ ಬಡ್ಜೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಹಣವನ್ನೂ ಸಹ ಒದಗಿಸಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ಆ ಸೇವಾದಳದವರು ಆನೇಕಲ್ಲಿನಲ್ಲಿ, ಕನಕಪುರದ ಕಡೆಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಕೇವಲ 3-4 ಮೈಲಿಗಳವರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆನೇಕಲ್‌ಬಳಿ ಇರುವ ಒಂದು ಡೀವಿಯೇಷನ್ ರಸ್ತೆಯು ಶ್ರೀ ಎ. ಜಿ. ರಾಮಚಂದ್ರರಾಯರಿಂದಲೇ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಆ ರಸ್ತೆಗೆ ಟಾರ್ ಹಾಕಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದು ಎಸ್ಟಿಮೇಟನ್ನು ತಯಾರಿಸಿದರು. ಅಷ್ಟೇ ಹೊರತು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಯಾವ ಕೆಲಸವೂ ಆಗಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಬಡ್ಜೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸಹ ಯಾವ ಹಣವನ್ನೂ ಒದಗಿಸಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನು ಆನೇಕಲ್ಲಿನಿಂದ ಕನಕಪುರಕ್ಕೆ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ಒಂದು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡು ರಸ್ತೆಯಿದೆ. ಇದನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಹಿಂದೆ ಶ್ರೀ ಕರಿಯಪ್ಪನವರು ಒಂದು ಖೋತಾ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ತಂದಿದ್ದಾಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಅದನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದಾಗಿ ಭರವಸೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯೆ ಒಂದು

ಗುಡ್ಡವಿದೆ. ಇದನ್ನು ಈಗ ಸುತ್ತಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಹೀಗೆ ಒಂದು ರಸ್ತೆ ಸರಿಯಾದದ್ದು ಇಲ್ಲದೆ ಕನಕಪುರಕ್ಕೆ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತುಂಬ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗಿದೆ. ಈಗ ಕನಕಪುರಕ್ಕೆ ಆನೇಕಲ್ಲಿನಿಂದ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದೇ ಕನಕಪುರಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ—ಅಂದರೆ ಅಲ್ಲಿಗೆ 60 ಮೈಲಿ ಫಾಸಲೆ ಆಯಿತು. ಆದರೆ ಈ ಮೇಲೆ ಹೇಳಿದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡಿದರೆ ಅನೇಕಲ್‌ನಿಂದ—ಕನಕಪುರಕ್ಕೆ ಕೇವಲ 15 ಮೈಲಿ ಫಾಸಲೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಆನೇಕಲ್ ಮತ್ತು ಕನಕಪುರ ಈ ಎರಡು ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳೂ ಒಂದು ಸಿಂಗಲ್ ಮೆಂಬರ್ ಕಾನ್ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಯೆನ್ಸಿ ಆಗುತ್ತದೆಂದು ಬೇರೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಈ ವರ್ಷವೇ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಮನವಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಹೊಸಕೋಟೆಗೆ ಪ್ರತಿದಿವಸವೂ 25-30 ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಅಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿನ ಜನರ ಪ್ರಯಾಣ ಮತ್ತು ಇತರ ಸಾಮಾನುಗಳ ಸಾಗಾಣಿಕೆಯುಲ್ಲಾ ಬಸ್ಸು ಮತ್ತು ಲಾರಿಗಳ ಮೂಲಕವೇ ಆಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆನೇಕಲ್‌ನಿಂದ ಮಾಯಸಂದ್ರದ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಅತ್ತಿಬೆಲೆ—ಸರ್ಜಾಪುರದವರಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗೆ ಟಾರ್ ಹಾಕಿಸಬೇಕೆಂದೂ ಅದರಿಂದ ಜನರ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆಂದೂ ಕೇಳುತ್ತಲೇ ಇದ್ದೇವೆ. ಆ ಬಗ್ಗೆ ಸಹ ಈ ವರ್ಷದ ಬಡ್ಜೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಹಣವನ್ನೊದಗಿಸಿಲ್ಲ. ಈ ರಸ್ತೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒತ್ತಾಯಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಟಾರ್ ಹಾಕಿಸಲೇಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಅವರಲ್ಲಿ ಒತ್ತಾಯಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ವಿನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈ P. W. D. ಬಾಬಿನಲ್ಲಿ ಮಲೆನಾಡಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನೊದಗಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಬಹಳ ಸಂತೋಷ. ಆದರೆ ಬೇರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುವಾಗ ಇಷ್ಟೊಂದು ಹಣವನ್ನು ಒಂದೇ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಒದಗಿಸಿದರೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆಯೇ ಅನ್ನುವುದನ್ನು ನಾವೀಗ ಅಲೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹೀಗೆ ಯಾವುದಾದರೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಹಣವನ್ನೊದಗಿಸಿದ್ದಾಗ ಅದರಲ್ಲಿ ಖರ್ಚಾಗಿರತಕ್ಕ ಹಣ ಎಷ್ಟೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಆ ಮೊಬಲಗಿನಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ 30ರಷ್ಟು, 40ರಷ್ಟು, 50ರಷ್ಟು ಒದಗಿಸಿದ್ದ ಮೊಬಲಿಗಿನಲ್ಲಿ ಹಣ ಲ್ಯಾಪ್ಸಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ.

Sri Kadidal MANJAPPA.—I want to know from the Hon'ble Member what is the amount allotted to each district under various heads?

ಶ್ರೀಮತಿ ಲಕ್ಷ್ಮೀದೇವಿ ರಾಮಣ್ಣ.—ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು, ಹಾಸನ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನೊದಗಿಸಿದ್ದಾರೆ.—ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಒದಗಿಸಿರುವ ಹಣ ಬಹಳ ಕಮ್ಮಿಯಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಪಿನಾಕಿನಿ ನದಿಗೆ ಒಂದು ಸೇತುವೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ—ಆ ಪ್ರದೇಶದ ಜನಗಳು ಬಹಳ ದಿವಸಗಳಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ಆ ಸೇತುವೆ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಆ ಸೇತುವೆಯಿನ್ನೂ ಆಗಿಲ್ಲ. ಈ ವರ್ಷವೇ ಅದನ್ನು ಕೂಡ ಮಾಡಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ.

Sri M. LINGANNA (Nanjangud).—After the road reclassification, many roads that were under the management and maintenance of the District Boards have been taken over by the Government, and the position of these roads is that they have become almost neglected. To give one instance, in Nanjangud taluk there is one road between Nanjangud and Ullahalli and also another road that goes from Ullahalli to Sangam; these are the two roads which were maintained by the District Board and which are now taken over by the Government. The road from Sangam to Ullahalli is an important road. Sangam is a place which is most religious important by. There is a temple there and almost all the people from Ullahalli and also from Heggaddevanakote Taluk congregate there. This particular road taken over by Government now is being left uncared for as it was by the District Board. What is the traffic that this particular road is now entertaining by way of carts and buses, is to be examined. My point in stressing this particular aspect is that whenever a road is taken over by the Government, they should maintain it properly and also they should give special attention to roads on which the traffic is very heavy, because from the owners of the buses that run on these roads the Government is getting road cess and to that extent the obligation of the Government is greater so far as these roads are concerned and they should pay particular attention to such roads. I also wish to draw the attention of the Hon'ble the Minister for Public Works to this point also. When the Hon'ble the Chief Minister visited this particular place, he promised that this road from Ullahalli to Nanjangud would be taken up and that a special repairs grant would be sanctioned for the same. Now one year has elapsed after his visit and till now no work is being taken up. I urge upon the Government at least to take up this particular road, that is, between Ullahalli and Nanjangud which is entertaining a heavy traffic; nearly 10-15 buses run on this road and this connects Nugu reservoir and naturally the buses that run on this road form a considerable number. So this particular road should be given special attention.

(SRI M. LINGANNA.)

The second road that I am urging upon the Government to take up for repairs is between Ullahalli and Sangam. This particular road also leads on to Heggaddevanakote Taluk. I urge upon the Government to take special interest and see that this road is properly maintained. Of course, it may be said by way of reply that this observation is usually made by every one of the members when he gets up and says something about the Public Works Department.

Sri Kadidal MANJAPPA.—I never said that.

Sri. M. LINGANNA.—I am anticipating the reply. A cursory glance at the amounts allotted under the First Five-Year Plan, so far as these roads are concerned, shows that Nanjangud Taluk has received very scanty attention because only one road is included under the First Five-Year Plan—the road between Kalkuda and Thagadur which runs to a distance of 6 miles and Rs. 2,000 only have been granted by the Government, Rs. 2,000 by the District Board and Rs. 2,000 by the local bodies like village panchayats. So far as the first Five-Year Plan is concerned, except one project, no other project is taken up. I don't call it anything but sluggishness on the part of the departmental people concerned, because the roads that need special attention in this particular taluk are not being properly taken care of by the departmental people. Though representations have been made by the people, they are not properly taken care of and that is the reason why I stress on the Government that all the roads that have been promised to be taken up and that have been promised to be looked after should be given attention to and I request the Minister concerned to give special instructions to the officers concerned that the road between Nanjangud and Ullahalli and Ullahalli and Sangan are taken up.

One more point. At the time when the Chief Minister visited another village—Horalawadi village in Nanjangud Taluk,—he promised that the approach road would be taken up and that the estimate is being prepared. No sign of execution is forthcoming and I stress that the approach road between Horalawadi and Nanjangud—T. Nasasipur road should be taken up immediately.

Another point that I want to stress is that, where a road has a heavy traffic, that road should be given primary attention because they are getting an income and revenue to the coffers of the State and to that extent the road, though it is an inanimate object, demands the special attention of the to Government and as such, I urge that the roads in Nanjangud Taluk to which I referred and wherever the traffic is very heavy, first and primary attention should be given and that the Department should look to the maintenance of these roads very well.

*ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎಸ್. ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡ (ಕುಣಿಗಲು).—ಸ್ವಾಮಿ, ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಾನು ಈ ಸಿವಿಲ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಡಿಮ್ಯಾಂಡನ್ನು ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತ ಕಳೆದ 2-3 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಲ್ಲಾ ಏನುಕುಲಗೆಟ್ಟಿದ್ದವೋ ಅವುಗಳೆಲ್ಲಾ ಈಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗಾದರೂ ಉತ್ತಮಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ ಯೆಂಬ ಅಂಶವನ್ನು, ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಶ್ರೀ ಮಹಮದ್ ಇಮಾಂರವರೇ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿರುವ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನೇ ನಾನೂ ಕೂಡ ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇದನ್ನು ನಾನು ನನ್ನ ಅನುಭವದಿಂದ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇನ್ನು ಈಗ ಈ P. W. D. ಇಲಾಖೆಯ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೂ ಮತ್ತು ಯಾವ ಯಾವ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈಗ ಈ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಗ್ರ್ಯಾಂಟ್‌ನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೋ ಅಂಥ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆಲ್ಲ ಯಾವ ಯಾವ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಆಸ್ಪಾಲ್ಟ್ ಮಾಡಿಸಬೇಕೋ ಆ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕೂಡಲೆ ಆಸ್ಪಾಲ್ಟ್ ಮಾಡಿಸಬೇಕು, ಯಾವ ಯಾವ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಟಾರ್ ಹಾಕಬೇಕೋ ಆ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಟಾರ್ ಹಾಕಿ ಅವುಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಬಹಳ ಅಗತ್ಯವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮೊದಲಿಗಿಂತಲೂ ಈಗ ಈ ರಸ್ತೆಗಳೆಲ್ಲಾ ಎಷ್ಟೋ ಪಾಲು ಮೇಲಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಇವುಗಳಿಗೆ ವರ್ಷೇ ವರ್ಷೇ ಹಣವನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಇವುಗಳನ್ನು ಒಂದೇ ಸಮನಾಗಿ ಉತ್ತಮಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿಡುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವಾಗ್ಲೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಾರದು. ಪದೇ ಪದೇ ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಹಣವನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲವೇ ರಸ್ತೆಗಳು ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಇವುಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಶಾಶ್ವತವಾದಂಥ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ನಡೆಸತಕ್ಕಂಥ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾದದ್ದು ಅಗತ್ಯ. ಈಗ ನಮ್ಮ ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ, ತುಮಕೂರಿನಿಂದ ಗುಬ್ಬಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ, ಎರಡು ಮೂರು ಕಡೆ ರಸ್ತೆಯೆಲ್ಲಾ 2-3 ಮೈಲಿಗಳವರೆಗೂ ಪೂರಾ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಟಾರ್ ಆಗಲಿ ಅಥವಾ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ಆಗಲಿ ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಯಾವ ಸ್ಪೆಷಲ್ ವರ್ಕ್‌ಗಳೂ ನಡೆದಿಲ್ಲ. ಆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ಬಹಳ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಅಂಥ ಕಡೆಗಳಿಗೆ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಗ್ರ್ಯಾಂಟ್‌ನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಆಸ್ಪಾಲ್ಟ್ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದ್ದರೆ ಆಸ್ಪಾಲ್ಟನ್ನೂ, ಟಾರ್ ರಸ್ತೆ

ಯಾಗಿದ್ದರೆ ಟಾರ್‌ನ್ನೂ ಹಾಕಿಸಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹೀಗೇನೆ ಈಗ ತುಮಕೂರಿನಿಂದ—ಮದ್ದೂರಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ಒಂದು ರಸ್ತೆಯಿದೆ, ಅದು ಮಾರ್ಕೆಟಿಂಗ್ ರಸ್ತೆ. ಪಾವಗಡದಿಂದ ಬರತಕ್ಕಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳು ದಿನವಹಿ ಈ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 50-60 ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಇಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ದಿನವಹಿ ಓಡುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಆ ರಸ್ತೆಯ ಪರಿಣಾಮವೇನಾಗಿರಬಹುದು ಅನ್ನುವುದನ್ನು ಊಹಿಸುವುದಕ್ಕೂ ಕೂಡ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇಷ್ಟೊಂದು ಹೆವಿ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಇರತಕ್ಕಂಥ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಧಾರಣ ರಿಪೇರಿಯನ್ನು ಕೂಡ ಮಾಡದಿರುವಾಗ, ಆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೋಗುತ್ತಿರುವ ವೇಗವನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಬಿದ್ದಿರತಕ್ಕಂಥ ಗುಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ಅಪಾಯ ಉಂಟಾದರೂ ಆಗಬಹುದು.

11-30 A.M.

ಇಂಥ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಪೂರ್ಣಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ. ದೇವರಾಯನದುರ್ಗದ ರಸ್ತೆಗೆ ಕಳೆದ ವರ್ಷ ಸ್ವಲ್ಪ ಹಣವನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿದ್ದರು. ಇದು ಬಹು ಮುಖ್ಯವಾದ ರಸ್ತೆ. ದೇವರಾಯನ ದುರ್ಗವನ್ನು ಹಿಲ್ ಸ್ಟೇಷನ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಬಹಳ ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಹಿಂದೆಯೇ ಇದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರದವರು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದರು. ಇದು ಹಿಲ್ ಸ್ಟೇಷನ್ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೋ ಅನುಕೂಲತೆಗಳಿವೆ, ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಹಿಂದೆ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಕೆ. ಟಿ. ಭಾಷ್ಯಂರವರು ಕೂಡ ಬಂದು ಅದನ್ನು ಹಿಲ್ ಸ್ಟೇಷನ್ ಮಾಡಬೇಕು, ಅದು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದ ಒಂದು ಸ್ಥಳ ಎಂದು ಸೂಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದರು.

ಶ್ರೀ ಎಲ್. ಸಿದ್ದಪ್ಪ.—ನೀರಿನ ಸೌಕರ್ಯವಿದೆಯೇ ?

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎನ್. ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡ.—ಎಲ್ಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳೂ ಇವೆ. ಬೆಟ್ಟದ ಮೇಲೆ ಸೊಗಸಾದ ಬಂಗಲೆಯನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡಿನವರು ಕಟ್ಟಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಬಂಗಲೆಯವರೆಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸರಿಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನೊದಗಿಸುವುದು ಆವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ಊಟಿ, ಕೆಮ್ಮಣ್ಣು ಗುಂಡಿ ಮುಂತಾದ ದೂರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ಆರೋಗ್ಯವನ್ನು ಕಾಪಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದರೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ದೇವರಾಯನ ದುರ್ಗದಲ್ಲಿ ಊಟಿ ಮತ್ತು ಕೆಮ್ಮಣ್ಣುಗುಂಡಿಯಲ್ಲಿರುವ ಹಾಗೆ ಉತ್ತಮವಾದ ಹವಾಗುಣವಿದೆ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಿ ಒಂದೆರಡು ದಿವಸವಿದ್ದರೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ, ಇದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕು.

ಕಟ್ಟಡಗಳ ವಿಷಯ ಬಡ್ಜೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ನೋಡುವುದಾದರೆ, ಪ್ರೈಮರಿ ಸ್ಕೂಲು, ಹೈಸ್ಕೂಲು ಮತ್ತು ಮಿಡ್ಲ್ ಸ್ಕೂಲು ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಒಂದೊಂದರ ಪ್ಲ್ಯಾನೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಒಂದಕ್ಕೆ ಎಂಟು ಸಾವಿರವಾದರೆ ಇನ್ನೊಂದಕ್ಕೆ 18 ಸಾವಿರವಿರುತ್ತದೆ. ಈ ವ್ಯತ್ಯಾಸಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಕೇಳಿದರೆ ಹುಡುಗರ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಮೇಲೆ ಹೋಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಒಂದೇ ರೀತಿ ಇರುತ್ತದೆ; ಅಥವಾ ಐವತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ಕಡಮೆ ಇರಬಹುದು. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಒಂದಕ್ಕೆ ಎಂಟು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಇನ್ನೊಂದಕ್ಕೆ ಐವತ್ತು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚೇಕೆ ? ಇದರಿಂದ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ಒಂದು ರೂಮು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದರೆ ನಾಲ್ಕೈದು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಜಾಸ್ತಿ ಆಗಬಹುದು. ಒಂದು ಕಡೆ ಪ್ರೈಮರಿ ಅಥವಾ ಮಿಡ್ಲ್ ಸ್ಕೂಲಿಗೆ ಐದಾರು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಒದಗಿಸುವುದು, ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ಇಪ್ಪತ್ತು, ಇಪ್ಪತ್ತನಾಲ್ಕು ಸಾವಿರ ಕೊಡುವುದು ! ಇಂಜಿನಿಯರುಗಳು ಯಾವ ರೀತಿ ಪ್ಲ್ಯಾನ್ ತಯಾರು ಮಾಡುತ್ತಾರೋ ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ಕಣ್ಣು ಮುಚ್ಚಿಕೊಂಡು ಕಟ್ಟಡಗಳು ಮಂಜೂರಾಗುತ್ತವೆ. ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಒಂದು ಮಾರ್ಗ, ಒಂದು ಪ್ಲ್ಯಾನ್ ಇರಬೇಕು. ಪ್ರೈಮರಿ ಸ್ಕೂಲಾಗಲಿ, ಮಿಡ್ಲ್ ಸ್ಕೂಲಾಗಲಿ ಒಂದು ರೂಮಿದ್ದರೆ ಇಷ್ಟು, ನಾಲ್ಕು ರೂಮಿಗಳಿದ್ದರೆ ಇಷ್ಟು ಎಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಗೊತ್ತು ಮಾಡಬೇಕು. ಈಗ ಒಂದೊಂದು ಕಟ್ಟಡಕ್ಕೂ ಎಷ್ಟೋ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದೆ ಯೆಂಬುದನ್ನು ತಾವು ನೋಡಬಹುದು.

ಹೀಗೆಯೇ, Officials' quarters, living houses ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇಂಥಾ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ಎಷ್ಟು ಸುಲಭ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕೈದು ಜನರಿರುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿ ಕಟ್ಟಿಸಬಹುದು ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ಇಂಥ ಕಟ್ಟಡಗಳಿಗೆ ಈಗ ಹತ್ತು ಹದಿನೈದು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ಮನೆಗೆ ಎಂಟು ಹತ್ತು ಸಾವಿರಕ್ಕೆ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಖರ್ಚು ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ, ಎಗ್ಸಿಕ್ಯೂಟಿವ್ ಇಂಜಿನಿಯರು, ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಇಂಜಿನಿಯರು, ಅಮಲ್ದಾರರು ಇರುವ ಮನೆಗಳಿಗೆ ಒಂದೊಂದಕ್ಕೆ ಇಪ್ಪತ್ತು, ಮೂವತ್ತು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿದರೆ ಅದರಿಂದ ಪ್ರತಿಫಲವೇನು ಸಿಕ್ಕುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಒಂದು ಕೆರೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಬೇಕಾದರೆ ಅದರಿಂದ ಶೇಕಡ 3 ರಷ್ಟು ಪ್ರತಿಫಲ ಬರಬೇಕೆಂದು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವಾಗ ಈ ಕಟ್ಟಡಗಳಿಂದ ಏನೂ ಪ್ರತಿಫಲ ಬರದಿರುವಾಗ ಇವುಗಳಮೇಲೆ ಇಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ಹಾಕುವುದು ನ್ಯಾಯವಲ್ಲ. ಎಂಟು ಹತ್ತು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳೊಳಗಿರಬೇಕು. ಬಡ್ಜೆಟ್ ನೋಡಿದರೆ, ಇಂಥ ಕಟ್ಟಡಗಳಿಗೆ ವಿಪರೀತ ಹಣ ಖರ್ಚುಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ.

ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ರಿಪೇರಿಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡಿನವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಹಣವಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದ ಕಡೆಯ ಬಾಕಿ ಕೊಡದೆ ಹಾಗೆಯೇ ಉಳಿದುಕೊಂಡಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳು ವಿಪರೀತ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗಿವೆ, ರಿಪೇರಿಯಿಲ್ಲ. ಅವುಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೇ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ, ಅಷ್ಟು ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿವೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಏನು ಬಾಕಿ ನಿಂತಿದೆಯೋ ಅದನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡುಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟು ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಉತ್ತಮವಾಗುವ ಹಾಗೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು.

ಸೇವಾದಳ, ಸ್ಕೌಟುಗಳು ಇವರು ಮಾಡತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳು ದಂಡವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇವರು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದರಿಂದ ಏನೂ ದಂಡವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇಲಾಖೆಯವರು ನಾಲ್ಕು ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆಯ ಕೆಲಸವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ನಲವತ್ತು ಐವತ್ತು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಒದಗಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಅಕ್ವಿಜಿಷನ್ ಮೊದಲುಗೊಂಡು ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಮೊದಲಾದುವಕ್ಕೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ ಕೊನೆಯವರೆಗೆ ಕೆಲಸ ಪೂರೈಸಬೇಕಾದರೆ ನಾಲ್ಕೈದು ವರ್ಷವಾಗುತ್ತದೆ. ಸೇವಾದಳ, ಅಥವಾ ಯಾರಾದರೂ ಖಾಸಗಿ ಜನರು, ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ಅದೇ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಮಾಡಿದರೆ, ಸೇತುವೆ ಮುಂತಾದ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡು ಅಥವಾ ಸರ್ಕಾರ

(ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎಚ್. ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡ.)

ವಹಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಅದು ಬಿಟ್ಟು ಅವರು ಮಾಡುವುದೇ ಸರಿಯಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುವುದು ಸರಿಯಾದ ವಾದವಲ್ಲ. ಅಕ್ಸಿಜಿಷರ್ಟ ಖರ್ಚು ಕೂಡ ಇಲ್ಲದೆ, ಗ್ರಾಮಸ್ಥರೇ ವಹಿಸಿಕೊಂಡು ಸಾವಿರಾರು ರೂಪಾಯಿ ಉಳಿಸುವಾಗ, ಈ ರೀತಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದು ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಮುಲ್ಕ ಗೋವಿಂದ ರೆಡ್ಡಿ (ಚಿತ್ರದುರ್ಗ).—ಅವರು ಆ ರೀತಿ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆ ಮಾಡಿದುದನ್ನು maintain ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎಚ್. ಮೂಡಲಗಿರಿಗೌಡ.—ಇಂಥ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ವಿಶೇಷ ರಿಪೇರಿ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ, ಕಾಸ್‌ವೇ, ಕಲ್ವರ್ಟ್ ಮಾಡಿದರೆ ಸಾಕು. ಬೇಕಾದರೆ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿಯಿಂದ ಕಾಂಟ್ರಿಬ್ಯೂಷನ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ. ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡುಗಳಿಗೆ ಆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ವಹಿಸಿ ಅವರು maintain ಮಾಡುವಂತೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದುದೇ ವ್ಯರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ರೀತಿ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ.

*ಶ್ರೀ ಡಿ. ಆರ್. ಕರಿಗೌಡ (ಹಾಸನ).—ಸ್ವಾಮಿ, ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಸ್ತೆಗಳು ಎಷ್ಟು ಹೀನಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿವೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಹೊಸದಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಅವರೇ ಎರಡು ಮೂರು ಸಾರಿ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬಂದಾಗ ಇಷ್ಟು ಹೀನಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಮೈಸೂರು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೆಲ್ಲಿಯೂ ಇಲ್ಲವೆಂದು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಬಾಯಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆಯೇ ಹೊರತು ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನೊದಗಿಸಿತಕ್ಕ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಮೈಸೂರು ದೇಶವನ್ನು ನೋಡುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಹೊರದೇಶಗಳಿಂದ ಬರುವವರು ಬರುತ್ತಲೇ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಜಗತ್ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾದ ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳ, ಬೇಲೂರು, ಹಳೇಬೀಡು ಮುಂತಾದ ಯಾತ್ರಾಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ನೋಡಲು ಇಂಡಿಯಾ ದೇಶದವರಲ್ಲದೆ ಇತರ ದೇಶಗಳವರೂ ಬರುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಟಿ.ಬಿ.ಯಲ್ಲಿ ಇಳಿದುಕೊಂಡು ಮಾತನಾಡುವುದನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ ವ್ಯಸನವಾಗುತ್ತದೆ. ಮೈಸೂರು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಪಬ್ಲಿಕ್‌ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆ ಇದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂದು ಹೇಳಿದುದನ್ನು ನಾನೇ ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆ ದೊಡ್ಡ ರಸ್ತೆ, 85 ಮೈಲಿ ಉದ್ದ ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಹೊತ್ತಿನವರೆಗೂ ಇದರಲ್ಲಿ ಹತ್ತು ಮೈಲಿ ಕೂಡ ಸಿಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರು, ಉಡುಪಿ, ಧರ್ಮಸ್ಥಳ ಮುಂತಾದ ಊರುಗಳಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಆ ಜನರು ವಾಪಸು ತಮ್ಮ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂದು ಹೆದರಿಕೆಯಾಗುತ್ತದೆ; ಮೋಟಾರುಗಳ ಸ್ಪ್ರಿಂಗ್ ಮುಂತಾದ ಭಾಗಗಳು ಒಡೆದು ಹೋಗುತ್ತವೆಯೋ ಏನೋ ಎಂದು ಭಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಯವರು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ನೋಡಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಸ್ತೆಗಳ ರಿಪೇರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಕೊಡಬೇಕು. ಹಳೇಬೀಡಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪುರಾತನ ಟಿ.ಬಿ. ಇದೆ. ಅದು ಜಗತ್ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾದ ಸ್ಥಳ, ಅನೇಕರು ನೋಡಲು ಬರುತ್ತಾರೆ; ಅದಕ್ಕೆ ರೂಮುಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿ ಎಂದು ಅನೇಕ ಸಾರಿ ಹೇಳಿದ್ದಾಯಿತು. ಇದನ್ನು ಮಾಡಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ದುರಸ್ತು ಮಾಡಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ನಾರಾಯಣಗೌಡ (ಮುಳಬಾಗಿಲು—ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರ).—ಸ್ವಾಮಿ, ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ರಿಪೇರಿ, ರಸ್ತೆಗಳ cement concreting, asphalting ಇವನ್ನು ಮಾಡುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸಲಹೆಗಳನ್ನಿತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳ ಸಲಹೆಗಳು ಅವರವರ ಕ್ಷೇತ್ರದ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿಷಯಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ cement concrete ಆಗಬೇಕು, asphalting ಆಗಬೇಕು ಎನ್ನುವ ವಿಷಯಕ್ಕೂ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಿದ್ದಾಗಿವೆ. ನಾನು ಈ ಸಂಬಂಧದೊಳಗೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕಡಿದಾಳ್ ಮಂಜಪ್ಪ.—ಕೋಲಾರದ ರಸ್ತೆಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿವೆ.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ನಾರಾಯಣಗೌಡ.—Cement concreting ನಡದೇ ಇಲ್ಲ. Cement concreting ಕೆಲವು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ನಡೆದಿದೆ. ಈಗ ಉದಾಹರಣೆಗೆ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಆ scheme ತೆಗೆದುಕೊಂಡೇ ಇಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ plan ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಹಾಗೆ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಯಾವ ಯಾವ ರಸ್ತೆಗೆ ಎಷ್ಟು ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಲೋಡ್ ಇದೆ, ಅದಕ್ಕೆ asphalting ನಡೆಸಬೇಕೇ, cement concreting ನಡೆಸಬೇಕೇ ಎಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ priority ಕೊಟ್ಟು ಆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ distress relief works ನಲ್ಲಿ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್‌ನವರು 4 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚುಮಾಡಿ ಸಾವಿರ ಚಿಲ್ಲರೆ ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆ ಮಾಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ಇಮಾಂ ಸಾಹೇಬರು ಹೇಳಿದಹಾಗೆ, ಆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಈಗ ಯಾರೂ maintain ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹಾಗೇ ಬಿಟ್ಟುಬಿಟ್ಟರೆ ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಈ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು maintain ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನಾದರೂ ಏರ್ಪಾಡು ಆಗಬೇಕು ಎಂದೂ ಸಹ ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡು ವಶದಲ್ಲಿರುವ ಅನೇಕ ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತವೆ. ಆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ maintain ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡಿನೊಳಗೆ ಹಣವಿಲ್ಲ. ಅಂಥ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಆ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ನಿಮಗೆ cess ಬರುವುದರಿಂದ ಅಂಥ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿಷಯವನ್ನು ಸಹ ಮತ್ತೆ ಪುನರ್ವಿಮರ್ಶೆಮಾಡಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ತಮ್ಮ ವಶಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಕಟ್ಟಡಗಳ ವಿಷಯ. ಈ ಕಟ್ಟಡಗಳ type design ನಮಗೆ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟು ಇದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಡ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು force ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಂಥ ಸಂದರ್ಭದೊಳಗೆ ಕಡಿಮೆ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಖರ್ಚು ಆಗುವುದು. ಇದನ್ನು ಪುನರ್ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಡಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆಯೋ ಅಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಖರ್ಚಿನಿಂದ ಕಟ್ಟಡ ಕಟ್ಟಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕು. ಅದರ ಅಗತ್ಯತೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸುವುದಕ್ಕೆ ತಾವು ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಮುನಿಸ್ವಾಮಯ್ಯ (ಬೆಂಗಳೂರು ಉತ್ತರ—ಅನುಸೂಚಿತ ಜಾತಿಗಳು).—ಸ್ವಾಮಿ, ಬೆಂಗಳೂರು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಚಿಕ್ಕ ಚಿಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳು

ಬಹಳ ಇವೆ. ಬಸ್‌ಲೈನನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಮಾನಾಪಲಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಮೇಲೆ ಈ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಿಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು I.V.C. Roads, ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳು, State Fund Roads ಕೆಲವು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳು ಈಗ ನೋಡುವುದಕ್ಕೂ ಸಹ ಬಹಳ ಕನಿಷ್ಠವಾಗಿವೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮತ್ತು maintain ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸಿರತಕ್ಕಂಥ ಹಣ ಸ್ವಲ್ಪವೂ ಸಾಲದೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಈಗ ನಾಗವಾರ-ಹೆಬ್ಬಾಳ ರಸ್ತೆ, ಇದರಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಮತ್ತು ಲಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿ ನೋಡಿದರೆ ಆ ರಸ್ತೆ ವಿಪರೀತ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿರುವುದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಹಿಂದೂಪುರ ರಸ್ತೆ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇ ಆಗಿದೆ. ಹೆಬ್ಬಾಳದ ಹತ್ತಿರ ಅನೇಕ ವೇಳೆ ಮೋಟಾರುಗಳು dash ಆಗಿ ಕೆರೆ ಏರಿಯಿಂದ ಕೆಳಕ್ಕೆ ಉರುಳಿಕೊಂಡು ಬಹಳ ಅನಾಹುತಗಳಾಗಿವೆ. ಅನೇಕ ವೇಳೆ ಎತ್ತುಗಳು ಸಹ ಬೆದರಿ ಅವುಗಳು ಕಾಲು ಮುರಿದುಕೊಂಡು ಗಾಡಿಗಳೂ ಮುರಿದುಹೋಗಿವೆ. ಇಂಥ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಅದು ಬಹಳ ಇಕ್ಕಟ್ಟಾದ ರಸ್ತೆಯಾಗಿದೆ. ಇದು ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇ ಆಗಿರುವುದರಿಂದ ಇನ್ನೂ ಬಹಳ ವಿಸ್ತಾರವಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು, ಈ ರಸ್ತೆ ಕೆರೆ ಕಟ್ಟೆಯ ಮೇಲೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಹೆಬ್ಬಾಳದ ಕೆರೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವಾಗಲೂ ನೀರಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಸಲ ಮಾತ್ರ ಕೆರೆಯಲ್ಲಿ ನೀರು ಒಣಗಿಹೋಗಿದೆ. ಈ ಸಮಯ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡು ಆ ಕೆರೆಯ ಮಣ್ಣನ್ನು ತೆಗೆದು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತಾರಮಾಡಬೇಕು. ಈ ಏರಿಯ ಹಿಂದೆ ಗದ್ದೆಗಳಿವೆ. ಗದ್ದೆಯಲ್ಲಿರುವ ಮಣ್ಣು ತೆಗೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕೆರೆಯಿಂದ ಮಣ್ಣು ತೆಗೆಸಿ ರಸ್ತೆ ವಿಸ್ತಾರಮಾಡಬೇಕು.

ಶಿವಕೋಟೆ-ಹೆಸರಘಟ್ಟ ರಸ್ತೆ ಜಾಲಹಳ್ಳಿ ಈಸ್ಟಿನಿಂದ ಒಂದು ರಸ್ತೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. Red Cross Society ಯವರು, ಹಳ್ಳಿಯವರು ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಜನ ಸುಮಾರು 3,000 ಜನಗಳು ಸೇರಿ ಈ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಸದಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಿದರು. ಹತ್ತಾರು ಕಡೆ culverts ಮಾಡಿಸಿಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಕೆಡುತ್ತಿರುವ ಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. 17 ಮೈಲಿ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಬಹಳ ಶ್ರಮಪಟ್ಟು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಜೆಲ್ಲಿಹಾಕದೆ ಹೋದಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಅಷ್ಟೊಂದು ಶ್ರಮಪಟ್ಟಿರ ತಕ್ಕ ರಸ್ತೆ, ಹಣ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿರತಕ್ಕ ರಸ್ತೆ ದುರುಪಯೋಗವಾಗಿ ಹಾಳಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು.

ತಳಿಸಂದ್ರ-ನಾಗವಾರ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹತ್ತಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ತಾತ್ಸಾರ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನೂ ಸಹ ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕೂಡಲೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು. ಹಾಗೆಯೇ ದೇವನಹಳ್ಳಿ, ಬಾಗಲೂರು, ಬಂಡಿಕೊಡಿಗೆಹಳ್ಳಿಗೆ ಸೌಕ್ಟುಗಳು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ ಒಳ್ಳೆಯ ರಸ್ತೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಸಹ ಈಗ ಬಿಟ್ಟುಬಿಟ್ಟರೆ, ಜೆಲ್ಲಿ ಹಾಕದೆ ಹೋದಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಮಾಡಿರುವ ಕೆಲಸವೆಲ್ಲಾ ಹಾಳಾಗಿ ಹಣವೂ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇವನ್ನು ಉಳಿಸಬೇಕಾದರೆ, ಈ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಜೆಲ್ಲಿ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಕೂಡಲೇ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಮರಾಮತ್ತು ಶಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬಂದಿದ್ದು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಮಾಡಿದರು. ಜೆಲ್ಲಿ ಹಾಕಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಹ ಇವರು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಕಟ್ಟಡಗಳ ವಿಚಾರ. ಬೆಂಗಳೂರು ಉತ್ತರ ತಾಲ್ಲೂಕು, ದೊಡ್ಡಬಳ್ಳಾಪುರ ತಾಲ್ಲೂಕು, ಮತ್ತು ದೇವನಹಳ್ಳಿ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಮಿಡಲ್ ಸ್ಕೂಲು ಕಟ್ಟಡಗಳಿಗೆ estimate ಆಗಿ ಹತ್ತಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಹಾಗೆಯೇ ನಿಂತುಹೋಗಿದೆ. New Type Middle School ಕಟ್ಟಡಗಳೂ ಸಹ estimate ಆಗಿ ಕೆಲವು ಕಡೆ technical sanction ಇಲ್ಲ, ಕೆಲವು ಕಡೆ administrative sanction ಇಲ್ಲ, ಕೆಲವು ಕಡೆ ಎಸ್ಟಿಮೇಟುಗಳು ಆಫೀಸಿನಿಂದ ಆಫೀಸಿಗೆ ಓಡಾಡಿಕೊಂಡು ನಿದ್ದೆಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಯಲಹಂಕ ಮಿಡಲ್‌ಸ್ಕೂಲ್ ಗೋಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾವುದೋ ಒಂದು ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮುಸಾಫಿರ್‌ಖಾನೆಯಾಗಿದ್ದಂಥ ಒಂದು ಕಟ್ಟಡ, ಅದರಲ್ಲಿ 8 ತರಗತಿಗಳಿವೆ. ಹುಡುಗರು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸ್ಥಳವಿಲ್ಲ. 12 ಅಡಿ ಉದ್ದ, 6 ಅಡಿ ಅಗಲ ಇದ್ದ ಒಂದು ಕೊಠಡಿಯಲ್ಲಿ 83 ಜನ ಕುಳಿತಿದ್ದುದನ್ನು ನೋಡಿ ಬಹಳ ವ್ಯಸನವಾಯಿತು. ಸ್ಕೂಲು ಕಟ್ಟಡ ಕಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಯವರು ಎಂಟು ಎಕರೆ ಭೂಮಿಯನ್ನು ದಾನವಾಗಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಟೆಂಡರ್ ಕರೆದು ಮೂರು ವರ್ಷದ ಮೇಲಾಯಿತು. ಅದನ್ನು ಏನೋ ಕಾರಣದಿಂದ ಹಾಗೆಯೇ ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಪನಃ 32 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ sanction ಆಗಿದೆ. ಒಂದು ಸಲ technical sanction, ಒಂದುಸಲ administrative sanction ಆಗಬೇಕು ಎಂದು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಎಂಟು ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಹುಡುಗರ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಯಾರೂ ಕೇಳುವವರೇ ಇಲ್ಲದ ಹಾಗಾಗಿದೆ. ಮರಾಮತ್ತು ಇಲಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಜಾಗ್ರತೆ ಕಟ್ಟಡವನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಯಶವಂತಪುರದ ಮಿಡಲ್‌ಸ್ಕೂಲ್ ಕಟ್ಟಡ 15 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಹೆಣಗಾಡುತ್ತಿದೆ. ಹತ್ತು ಕಡೆ ಹತ್ತು ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ರೂಮುಗಳಲ್ಲಿ 10 ತರಗತಿಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಇವನ್ನು Head Master ಆದವರು ಎಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡಬಹುದು ? ವಿದ್ಯಾಭ್ಯಾಸ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ನಡೆಸಬಹುದು? ಉಪಾಧ್ಯಾಯರು ಒಂದು ತರಗತಿಯಿಂದ ಒಂದು ತರಗತಿಗೆ ಹೋಗುವ ಕಾಲವನ್ನು ಹೇಗೆ ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳ ಶಿಸ್ತನ್ನು ಹೇಗೆ ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಾವು ಊಹೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರವಾಗಿ ತಡಮಾಡದೆ ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆಯಾಗಿ ಯಶವಂತಪುರದಲ್ಲಿ ಮಿಡಲ್ ಸ್ಕೂಲ್ ಕಟ್ಟಡ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

*ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ (ಪೆರಿಯಾಪಟ್ಟಣ).—ರಸ್ತೆಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಬಹುಮಟ್ಟಿಗೆ ಚರ್ಚೆ ಆಗಿದೆ. ಕೆಲವು ಕಡೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೊಸದಾಗಿ ಮಾಡಿಸಬೇಕು, ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಕಡೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಇರುವುದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು, ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ ಎಂಬ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಟೀಕೆ, ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇವೆ. ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡುಗಳ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಉಗ್ರವಾದ ಟೀಕೆ, ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇವೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಗ್ರಾಮಕ್ಕೂ ರಸ್ತೆ ಆಗಬೇಕು ಎಂಬ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯ ಇಲ್ಲ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡದ ಕಡೆ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧನೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ಪ್ರಗತಿಸಾಧನೆ ಆಗದೆ ಇದ್ದರೆ ಖರ್ಚುಮಾಡಿದ ಹಣ ವ್ಯರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧನೆಯಾಗುವಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದು ಮೊದಲನೆಯದು, ಮಾಡಿದಮೇಲೆ ಅವುಗಳನ್ನು maintain ಮಾಡು

(ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ.)

ವುದು ಎರಡನೆಯದು. ಸರ್ಕಾರ ಮಾಡಿರತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಟೇಟ್‌ಫಂಡ್ ರೋಡು ಎಂಬುದು ಒಂದನೆಯದು, ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಫಂಡ್‌ರೋಡು ಎಂಬುದು ಎರಡನೆಯದು. ಈ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳ ಸಾಲ್‌ಬಾದ್‌ಕಾಂಗಾರಿ, ಕೂಲಿಗಾರಿ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂಬುದರಲ್ಲಿ ಸತ್ಯಾಂಶ ಇದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಹೇರಳವಾದಂಥ ಕೆಲಸವನ್ನು ಕೊಟ್ಟು, ಅಲ್ಪ ಹಣ ಉತ್ಪನ್ನ ಬರುತ್ತಾ ಇರುವಾಗ ರಸ್ತೆಗಳೆಲ್ಲವನ್ನು ಅವರೇ maintain ಮಾಡಬೇಕೆಂದರೆ ಯಾರಿಂದಲೂ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ, ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಗ್ರಾಮಕ್ಕೂ ರಸ್ತೆ ಆಗಬೇಕೆಂದು ಜನಗಳು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ನಾವು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತ ಇದ್ದೇವೆ. ಮಾಡಿದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಜಿಲ್ಲಾಬೋರ್ಡ್ ಆದರೂ ಮಾಡಲಿ, ಸರಕಾರದವರಾದರೂ ಮಾಡಲಿ, ಮಾಡಿದ್ದನ್ನು maintain ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಶ್ಯಕವಾದ ಸಾಧನ ಸಂಪತ್ತನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟರೆ ಯಾವ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡಿನವರೇ ಆಗಲಿ ಅವನ್ನು ಅನಾದರಣೆಯಿಂದ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡುಗಳಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಕೊಡಬೇಕು, ಅವುಗಳ ಯೋಗಕ್ಷೇಮ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಶಿಬ್ಬಂದಿ ಏನಿರಬೇಕು ಎಂಬ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಮುಂದೆ ಜಿಲ್ಲಾಬೋರ್ಡ್ ಆಕ್ಟ್ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವಾಗ ಅವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಜ್ಞಾಪಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಮನವಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡತಕ್ಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಬಹಳ ವಿಷಾದದಿಂದ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈಗ ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಪ್ರಶ್ನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇಡೀ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಗ್ರಾಮಕ್ಕೂ ರಸ್ತೆ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಎಷ್ಟು ಸಹಸ್ರ ಮೈಲಿ ಆಗಬೇಕೆಂಬ ಲೆಕ್ಕ ಇಟ್ಟಿದ್ದೀರಾ ? ಒಂದು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟಿನ ಲೆಕ್ಕ ಇಟ್ಟಿದ್ದೀರಾ ? ಒಂದು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಊರಿನಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಊರಿಗೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಊರಿಗೂ ಕೂಡ ರಸ್ತೆ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಎಷ್ಟು ಮೈಲಿ ಉದ್ದ ರಸ್ತೆ ಆಗಬೇಕು, ಯಾವಾಗ ಮಾಡಬೇಕು, ಎಷ್ಟು ಹಣ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಪ್ಲಾನ್ ಏನಾದರೂ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಾ ? ಇಲ್ಲ. ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ನಾವು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೇವೆ ಎಂದರೆ ಎಲ್ಲೋ ಕೆಲವು ಕಡೆ ಶ್ರಮದಾನ ಶಿಬಿರದವರು ರಸ್ತೆಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಹಳ್ಳಿಯವರು ಅವರ ಮನಸ್ಸಿಗೆ ಬಂದಕಡೆ ರಸ್ತೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡಿನವರು ಅವರಿಗೆ ಇಷ್ಟ ಬಂದಕಡೆ ರಸ್ತೆಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗಾದರೆ ಹೇಗೆ ? ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನು ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಒತ್ತಾಯಪಡಿಸುವುದು ಇಷ್ಟೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಗ್ರಾಮಕ್ಕೂ ರಸ್ತೆ ಆಗಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ, ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಒಂದು ಗ್ರಾಮದಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಗ್ರಾಮಕ್ಕೂ ಕೂಡ ರಸ್ತೆ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಈಗಿರತಕ್ಕ ರಸ್ತೆ ಎಷ್ಟಿದೆ, ಇನ್ನೂ ಎಷ್ಟು ರಸ್ತೆ ಆಗಬೇಕು, ಸರಿಯಾದ ರಸ್ತೆ ಆಗಬೇಕಾದರೆ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬ ಅಂದಾಜು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇಡೀ ಸಂಸ್ಥಾನಾಮಳೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಗ್ರಾಮಕ್ಕೂ ರಸ್ತೆ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಎಷ್ಟು ಸಹಸ್ರ ಮೈಲಿ ಉದ್ದ ರಸ್ತೆ ಆಗುತ್ತದೆ, ಎಷ್ಟು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಈಗಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳ ಒಂದು ಸಹಸ್ರಮೈಲಿ ಕ್ರಮವಾದ ರಸ್ತೆ ಮಾಡಿದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥಾನಾಮಳೆ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ಕೂಡ ರಸ್ತೆ ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಒಂದು ಸಹಸ್ರ ಮೈಲಿಗೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಅಂದಾಜು ಹಾಕಿದರೆ ಇಡೀ ಸಂಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಹತ್ತು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಆಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿ ಒಂದು ಯೋಜನೆ ಹಾಕಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರೆ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಸುಮಾರು ಒಂದುಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜು ಹೇಳಬಹುದು. ಒಂದುಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನು ನಾವು ಒದಗಿಸಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಗ್ರಾಮಕ್ಕೂ ಕೂಡ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಒಂದು ಸರಿಯಾದ ಯೋಜನೆ ಮಾಡದೇ ಹೋದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿ ಕುಳಿತು, ನಮ್ಮ ಊರಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಆಗಲಿಲ್ಲ, ನಮ್ಮ ಊರಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಆಗಲಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಚರ್ಚೆಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲ. ಈ ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಸುಲಭವಾಗಿ ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ. ನಾವು ಒಂದು ನೀತಿಯನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು. ಎಲ್ಲಿ ಅರ್ಧಕ್ಕಿಂತ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟ ಹಣವನ್ನು ಲೋಕಲ್ ಬಾಡೀಸ್‌ನಿಂದ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೋ ಅಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಶ್ರಮದಾನ ಎಂದು ಏನು ಹೇಳುತ್ತಾರೋ, ಆ ಮೂಲಕ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಬರುತ್ತಾರೋ. ಅಲ್ಲಿ ತಕ್ಷಣ ರಸ್ತೆ ಕಾಂಗಾರಿಯನ್ನೂ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ ಎಂಬ ಒಂದು ಘೋಷಣೆಯನ್ನು ಹೊರಡಿಸಿ. ನಾನು ಭರವಸೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಊರಿನವರೂ ಕೂಡ ಆಯಾ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿಯವರೂ ಮತ್ತು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡಿ ಅವರು ಸಹ ಅರ್ಧ ಹಣ ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಬರುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆ ಮಾಡೋಣದರಿಂದ ಒಂದು ವರ್ಷ ಅಥವಾ ಎರಡುವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ದೇಶಾದ್ಯಂತ ಇರತಕ್ಕ ಎಲ್ಲ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೂ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ. ಹೀಗೆ ಕೊಟ್ಟಮೇಲೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಮೇಂಟೇನ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹಣಬೇಕು. ಹೊಸರಸ್ತೆ ಮಾಡಿದರೆ ಎರಡು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಸಾಲಾಬಾದು ಕಾಂಗಾರಿಗೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ಬೇಕು. ಅಂಥಾದ್ದು ಸಂಸ್ಥಾನಾಮಳೆ ಇಪ್ಪತ್ತು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಒಂದುಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚಮಾಡಿ ಹೊಸ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಇಪ್ಪತ್ತು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಪ್ರತಿವರ್ಷ ಸಾಲಾಬಾದು ಕಾಂಗಾರಿಗೆ ಒದಗಿಸಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದರೆ ಆಗ್ಗೆ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಒಂದು ಗೊಂದಲ ಕಮ್ಮಿಯಾಗಿ ಈ ಟೀಕೆ ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು ಕಮ್ಮಿಯಾಗುತ್ತವೆ. ಅದು ಒಟ್ಟು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡಿಗೆ ವಹಿಸಿದ್ದೇವೆ, ನಮ್ಮ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಅದು ಸಾಧುವಲ್ಲ, ಸರಿಯಲ್ಲ.

ಕಟ್ಟಡಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲೂ ಟೀಕೆ ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು ಆಗುತ್ತಾ ಇವೆ. ಶ್ರೀ ಇಮಾಂರವರು ಟೀಕೆ ಮಾಡುವಾಗ ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನ ಶಿಬ್ಬಂದಿ ಬಹಳವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ನನ್ನ ಖಚಿತವಾದ ಅಭಿಪ್ರಾಯವೂ ಅದೇ. ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ಅರವತ್ತಾರು ಲಕ್ಷಕ್ಕೆ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಎಪ್ಪತ್ತು ಲಕ್ಷಗಳವರೆಗೂ ಈ ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನ ಶಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಖರ್ಚು ಆಗುತ್ತಾ ಇದೆ. ಈ ಶಿಬ್ಬಂದಿಯಿಂದ ಯಾವರೀತಿ ಕೆಲಸ ಆಗುತ್ತಾ ಇದೆ ಎಂದರೆ, duplication of work ಆಗುತ್ತಾ ಇದೆ. ಒಂದು ಸಣ್ಣ ಉದಾಹರಣೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಪ್ರೈಮರಿ ಸ್ಕೂಲುಗಳಿಗೆ

ಒಂದು ರೂಮು, ಎರಡು ರೂಮು, ಮೂರು ರೂಮು, ನಾಲ್ಕು ರೂಮು ಕಟ್ಟಡಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಮುಸಫರ್ ಖಾನೆ, ಆಸ್ಪತ್ರೆ, ಹೆರಿಗೆ ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಇತ್ಯಾದಿ ಇತ್ಯಾದಿ ಹಳ್ಳಿಗಾಡುಗಳಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟತಕ್ಕ, ಸಾಮಾನ್ಯ ಪ್ರಜೆ ಉಪಯೋಗಿಸತಕ್ಕ ಕಟ್ಟಡಗಳಿಗೆ ಸಾರ್ವತ್ರಿಕ ವಾದ (*uniform*) ಪ್ಲಾನು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಒಂದು ರೂಮು ಕಟ್ಟಡ ಎಂದರೆ ಇಷ್ಟಡಿ ಉದ್ದ ಇಷ್ಟಡಿ ಅಗಲ. ಅದರ ಸ್ವರೂಪ ಹೀಗಿರಬೇಕು ಎಂದು ಒಂದು ಪ್ಲಾನ್‌ಮಾಡಿ, ಅದೇರೀತಿ ಎರಡು ರೂಮು, ಮೂರು ರೂಮು, ನಾಲ್ಕು ರೂಮುಗಳಿಗೂ ಕೂಡ ಒಂದು ಪ್ಲಾನ್‌ಮಾಡಿ. ಆಸ್ಪತ್ರೆ ಕಟ್ಟಡಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಟೈಪ್ ಡಿಸೈನ್‌ಮಾಡಿ ನಂ 1, ನಂ. 2, 3, ಗ್ರೇಡ್ ಎಂದು ಮಾಡಿ ಒಂದು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು, ಆ ಪ್ಲಾನಿನ ಬ್ಲ್ಯೂಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡಿಸಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಇರತಕ್ಕ ಸಾವಿರಾರು ಆಫೀಸರುಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಕಟ್ಟಡ ಆಗಬೇಕೆಂದರೆ ಅಂಥ ಪ್ಲಾನು, ಇಷ್ಟು ಅಂದಾಜು ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. Duplication of work ಕಮ್ಮಿ ಆಗುತ್ತದೆ. ಒಂದು ಸ್ಕೂಲಿಗೆ ಕಟ್ಟಡ ಕಟ್ಟಲು ಹಣ ಒದಗಿಸಿದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಪ್ಲಾನ್‌ಮಾಡಿ, ಅಂದಾಜು ತಯಾರಿಸಿ ಅಫೀಸರ ರುಜುಗೆ ಕಳುಹಿಸ ಬೇಕಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಪ್ಲಾನ್ ಸಿದ್ಧವಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಎಸ್ಟಿಮೇಟು ಸಿದ್ಧವಾಗಿರುತ್ತದೆ; ಹಣ ಒದಗಿಸುತ್ತೇವೆ; ಎಂದಕೂಡಲೇ ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿ ಕಟ್ಟಡ ಕಟ್ಟಿಸಲು ಕೆಲಸ ಪ್ರಾರಂಭಮಾಡಬಹುದು. ಈಗಿರುವಂತೆ ಒಂದು ಸ್ಕೂಲು ಕಟ್ಟಡ ಆಗಬೇಕೆಂದರೆ ಎಕ್ಸಿಕ್ಯೂಟೀವ್ ಇಂಜನಿಯರಿಗೆ ಪ್ಲಾನು, ಎಸ್ಟಿಮೇಟು ಹೋಗಿ ಅವರ ಮಂಜೂರಾತಿ ಪಡೆದು ಒಂದುವೇಳೆ ಏನಾದರೂ ಬದಲಾವಣೆಗಳಾಗಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಅವೆಲ್ಲಾ ಆಗಿ ಪೂರೈಸುವ ಹೊತ್ತಿಗೆ ಒಂದೂವರೆ ವರ್ಷ ಆಗಿ ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಂಥಿಂಥಾ ಕಟ್ಟಡ ಹೀಗೆ ಇರಬೇಕು ಎಂಬ ಒಂದು ಪ್ಲಾನು, ಟೈಪ್ ಡಿಸೈನ್ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ದೇಶದಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಸಾರ್ವತ್ರಿಕವಾಗಿ ಆ ಪ್ರಕಾರ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕಾದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಈಗ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ.

ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುವಾಗಲೂ ಕೂಡ ಮಧ್ಯೆ ಮಧ್ಯೆ ಹ್ಯೂಂ ಪೈಪುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವುದರಿಂದ ಬಹಳ ಬೇಗ ಕಲ್‌ವರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಬಹುದು. ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಅಂಥ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ, ಪ್ಲಾನು, ಎಸ್ಟಿಮೇಟು ತಯಾರಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು ಆರು ತಿಂಗಳು ಆಗುತ್ತದೆ, ಅಷ್ಟುಹೊತ್ತಿಗೆ Government of Indiaದವರು ಕೊಟ್ಟ ಗ್ರಾಂಟು ಲ್ಯಾಪ್ಸ್ ಆದೀತು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಆದ್ದರಿಂದ ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸುಲಭವಾಗಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವ ಮಾರ್ಗ ವನ್ನು ಇದುವರೆಗೂ ಅನುಸರಿಸುತ್ತಾ ಇದ್ದೀರೋ ಅದೇ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿದ್ದೇ ಆದರೆ ಇನ್ನು ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ವರ್ಷ ಆದಮೇಲೂ ಕೂಡ ನಾವೂ ನೀವೂ ಇದೇ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲೇ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಇದನ್ನೇ ಮಾತನಾಡುತ್ತ ಇರುತ್ತೇವೆ. ಈಗ ಹೌಸಿಂಗ್ ಪ್ರಾಬ್ಲಂ ಸಾಲ್ವ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೋಟಿ ಗಟ್ಟಲೆ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನಾದರೂ ಕೊಡಲು ಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದೀರಿ. ಅದೇ ರೀತಿ ರಸ್ತೆಗಳು, ಕಟ್ಟಡಗಳು ಇವುಗಳಿಗೆಲ್ಲಾ ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಪ್ಲಾನು, ಡಿಸೈನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಆ ಪ್ರಕಾರ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಈ ಸಭೆ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡುವಾಗ ಬಹಳ ಸಂತೋಷದಿಂದ ಕೊಡುತ್ತದೆ. ಆ lineನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

12 NOON.

*ಶ್ರೀ ಬಿ. ಟಿ. ಕೆಂಪರಾಜ್ (ಬೆಂಗಳೂರು ದಕ್ಷಿಣ—ಅನುಸೂಚಿತ ಜಾತಿಗಳು).—ಸ್ವಾಮಿ, ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡಗಳ ವಿಚಾರವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ ನವರು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನನ್ನದೂ ಸಹ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಮೆ ಅದೇ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಏಕೆಂದರೆ ಸರ್ಕಾರ ಯಾವುದೇ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲಿ, ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ವಾದ ಯೋಜನೆಯಿಲ್ಲದೆ ಮಾಡಿದರೆ ಮಾಡತಕ್ಕ ಕೆಲಸ ದಿಂದ ಯಾವ ಉಪಯೋಗವೂ ಇಲ್ಲದೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಜೊತೆಗೆ ರಸ್ತೆ ಮಾಡುವಾಗ, ಯೋಜನೆ ಮಾಡುವಾಗ, ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮತ್ತು ಜನರ ಸೇವೆಯೂ ನಷ್ಟವಾಗುವುದಲ್ಲದೆ ದೇಶದ ಜನತೆಯ ಹಣವೂ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ, ನಾಲ್ಕು ಅಡಿ ಅಗಲವಿರುವ ಹಳ್ಳಿಯ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಲು ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಮಾಡಿದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಒಬ್ಬ ಓವರ್ಸಿಯರನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಅದನ್ನು ಅಜಮಾಯಿಷಿ ಮಾಡಲು ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಇಂಜನಿಯರು ಹೋಗಬೇಕು, ಅದರ ಮೇಲೆ ಎಗ್ಸಿಕ್ಯುಟಿವ್ ಇಂಜನಿಯರು ಹೋಗಬೇಕು. ಈ ರೀತಿ ನಾಲ್ಕು ಅಡಿ ಅಗಲ ಎರಡು ಫರ್ಲಾಂಗ್ ಉದ್ದ ಇರುವ ರಸ್ತೆ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಲು ಇಷ್ಟು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಾಗಬೇಕು; 200-300 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಮಾಡಲು ಆರು ತಿಂಗಳ ಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ಸಣ್ಣ ಕಟ್ಟಡ ಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಆಗಬೇಕಾದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಆಗಬೇಕು, ಅದಕ್ಕೆಷ್ಟೋಕಾಲ ಬೇಕು. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯಥಾ ಕಾಲಹರಣವಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ನಿಯೋಜಿತವಾದ ಪ್ಲಾನ್ ಇಟ್ಟು ಕಡೇ ಪಕ್ಷ 2-3 ವರ್ಷಗಳಿಗೊಂದು ಸಲ ತಕ್ಕಂತೆ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶಮಾಡಬೇಕು. ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಎಷ್ಟು ಸಾಧ್ಯವೋ ಅಷ್ಟು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸಿ ಅದು ನಾದುರಸ್ತಾಗದ ಹಾಗೆ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇಷ್ಟರವರೆಗೆ ಸರ್ಕಾರ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿದರೆ ಈ ದಿವಸ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ವ್ಯಕ್ತ ಪಡಿಸುವಾಗ ಕಟುವಾಗಿ ಮಾಡಿದ ಟೀಕೆ ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರ ಸರಿಯಾದ ಕ್ರಮವನ್ನನುಸರಿಸಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು. ಹಾಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನ ಜನರಿಗೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಸೂಚಿಸಿ ಈ ಡಿಮ್ಯಾಂಡನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪಂಚಾಕ್ಷರಯ್ಯ (ಅರಸೀಕೆರೆ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಶ್ರೀಮಾನ್ ಕರಿಗೌಡರು ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಹೇಳಿದ್ದನ್ನು ಪುಷ್ಟೀಕರಿಸುತ್ತೇನೆ. ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆ ಯಲ್ಲಿ ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಯಿದೆಯೋ, ಇಲ್ಲವೋ ಎಂದು ಅನುಮಾನ ಬರುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿರುವುದು ನಿಜ. ನಾನು ಇನ್ನೂ ಒಂದು ಹೆಜ್ಜೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆ ಮ್ಯಾಪ್‌ನಿಂದ ಅರಸೀಕೆರೆ ಯನ್ನು ತೆಗೆದಿದ್ದಾರೋ ಏನೋ ಎಂದು ಅನ್ನಿಸುತ್ತದೆಂದು ಆ ಇಲಾಖೆಯ ಕೆಲಸ ನೋಡಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಆ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ರಸ್ತೆ ವಿಷಯ ಬಂದಾಗ ಲೆಲ್ಲಾ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕರುಣಾಜನಕ ದೃಷ್ಟಿ ಯಿಂದ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿ ಅದರ ದುಸ್ಥಿತಿ ಯನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ; ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೂ ತಕ್ಷಣ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಏನು ಕಾರಣದಿಂದಲೋ ಏನೋ—ದೇವರೇ ಬಲ್ಲ—ಆ ಮಾತು ಅವರ ಬೆನ್ನ

(ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪಂಚಾಕ್ಷರಯ್ಯ.)

ಹಿಂದೆಯೇ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ರಸ್ತೆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ವಾಗಿ ಹಿಂದುಳಿದಿರುವ ತಾಲ್ಲೂಕು ಯಾವುದೆಂದರೆ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅರಸೀಕೆರೆ ತಾಲ್ಲೂಕು. ಈ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಯನ್ನು ಅನೇಕ ಸಾರಿ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಮನವಿ ಮಾಡಿ ದ್ದೇನೆ. ಅಲ್ಲಿ ಸಿಮೆಂಟ್ ಕಾರ್ಕ್ರೀಟು ರಸ್ತೆಗೆ 6 ಲಕ್ಷ, ವಾಟರ್ ವರ್ಕ್ಸ್‌ಗೆ ಎಂಟು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು, ಹೀಗೆ ಇತರ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ಹಣ ವಿನಿಯೋಗ ವಾಗ ಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲ ಖಾಯಂವಾಗಿ ಪಿ. ಡಬ್ಲ್ಯ್ಯ ಸಬ್ ಡಿವಿಜನ್ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದರೂ ಇನ್ನೂ ಮಾಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ ಅನೇಕ ಕೆಲಸ ಗಳು ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಆಗುತ್ತವೆ. ಅಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಸ್ಟೇಟ್ ಫಂಡ್ ರಸ್ತೆಗಳು ದುಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿವೆ; ಜೊತೆಗೆ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಹೀನಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿವೆ. ಆ ಪೈಕಿ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆ ಒಂದು, ರೂರಲ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆಯೊಂದು ಇವೆರಡೂ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿವೆ. ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ದುಮ್ಮನಹಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಆಗುಂದದಿಂದ ಹೊನ್ನವಳ್ಳಿಗೆ ಒಂದು ರಸ್ತೆ ಬಹಳ ಅವಶ್ಯಕ. ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ರೈತರು ಈಗ 10-15 ಮೈಲಿ ಸುತ್ತಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ, ಜನರ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆ ಯುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ರಸ್ತೆ ಬಹಳ ಅವಶ್ಯಕ. ಸ್ಟೇಟ್ ಫಂಡ್ ರಸ್ತೆಗೆ ಹೋಗಿ ಸೇರುವಂತೆ ಈ ರಸ್ತೆ ಮಾಡಿದರೆ ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಬರುವುದೂ ತಪ್ಪಿ ಜನರಿಗೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತವೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಪಶ್ಚಿಮ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಅರಸೀಕೆರೆಯಿಂದ ಬಂದಿಕೆರೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಗರುಡನಗಿರಿವಯರೆಗೆ ರಸ್ತೆ ಮಾಡಿದರೆ ಕಡೂರು ತಾಲ್ಲೂಕಿಗೆ ಹೋಗಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ, 25 ಮೈಲಿ ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದು ತಪ್ಪಿ ವ್ಯಾಪಾ ರೋದ್ಯ ವ ಗಳಿಗೆ ಪ್ರಜೆಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲವಾ ಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ವಿ. ಆರ್. ನಾಯ್ಡು (ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಂ).—ನನಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಬೆಂಬಲಕೊಡಲು ನಿಂತಿದ್ದೇನೆಂದು ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅಧಿ ಕಾರವಿರುವಾಗ ಧೈರ್ಯದಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು. ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿರುವವರು ರಸ್ತುಂ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದರೂ ಏಕೋ ಧೈರ್ಯದಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹಿಂದೆ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ನಾವು ಚಿಕ್ಕವರಾಗಿದ್ದಾಗ ಸರ್. ಎಂ. ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯನವರು, ಸರ್ ಮಿರ್ಜಾರವರು ಇಂಥ ಎಂಜನಿಯರುಗಳು ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದರು. ಮೈಸೂರು ಎಂಜನಿಯರುಗಳೆಂದರೆ ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಕೀರ್ತಿಯಿದೆ. ಈಗಲೂ ಒಳ್ಳೆಯ ಇಂಜನಿಯರುಗಳಿ ದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಚಿಟುಕುಳ್ಳಿಯಿದ್ದ ಹಾಗೆ ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯವರು. ಫೂಟ್‌ಬಾಲ್ ಆಡುವಾಗ ಯಾರುಯಾರಿಗೆ ಯಾವಯಾವ ಸ್ಥಾನ ಕೊಡಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಗೋಲನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಹೊಡೆಯು ತ್ತಾರೆ. ಜೊತೆಗೆ ತಕ್ಕ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹವಿರಬೇಕು. ಹಾಗೆಯೇ ನಮ್ಮ ಎಂಜನಿಯರುಗಳನ್ನೂ ಶ್ಲಾಘನೆ ಮಾಡಿ ಭೇಷ್ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅವರೂ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಲಂಡನ್, ಅಮೇರಿಕಾ, ಇಟಲಿ ಮೊದಲಾದ ದೇಶಗಳನ್ನು ನಾನು ಸಿನೀಮಾದಲ್ಲಿ ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಹೇಗಿದೆಯೆಂಬುದು ತಿಳಿಯದು. ಚೈನಾದಲ್ಲಿ ಹಣವಿಲ್ಲದೆ ಸೇತುವೆ ಕಟ್ಟು ತ್ತಾರೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ನೋಡಿಕೊಂಡು ಬರಲು ಮಂತ್ರಿ ಗಳನ್ನು ಹೊರ ದೇಶಗಳಿಗೆ ಕಳಿಸೋಣ. ಅಲ್ಲಿ ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆ ಕೆಲಸ ಹೇಗಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿ ಕೊಂಡು ಬಂದು ಇಲ್ಲೂ ಉತ್ತಮಪಡಿಸಲಿ. ಎಲಹಂಕ ಬಸ್ಸನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆ ಚೆನ್ನಾಗಿಲ್ಲ. ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಯಿಂದ ಚಪ್ಪಕಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗುವ ರಸ್ತೆ ಚೆನ್ನಾಗಿಲ್ಲ. ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ಎಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳೂ ಉದ್ಧಾರ ವಾಗುವ ಹಾಗೆ ನಮ್ಮ ಎಂಜನಿಯರುಗಳಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಕೊಡಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಎಂಜನಿಯರು ಗಳು ಮಾಡುವ ಕೆಲಸ ಬೇರೆಯವರು ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಮೆಂಬರುಗಳು ತಮ್ಮ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳ ಕಷ್ಟವನ್ನು ಹೇಳಿದಾಗ ಸರ್. ಮಿರ್ಜಾರವರಿದ್ದಾಗ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ತಕ್ಷಣ ಆಗಬೇಕಾದ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಆ ನೀತಿಯನ್ನು ದಯವಿಟ್ಟು ನಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಅನುಸರಿಸಬೇಕು. ಮಾಡ ಬಾರದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಲ್ಲ, ಹಿಂದಿನವರು ಏನು ಸನ್ಮಾರ್ಗ ತೋರಿಸಿದ್ದಾರೋ ಅದನ್ನು ಈಗಿನವರೂ ಅನುಸರಿಸುವುದು ಬಹಳ ಸೂಕ್ತವಾಗಿದೆ.

* ಶ್ರೀ ಬಿ. ನಾರಾಯಣಸ್ವಾಮಿ (ಮೈಸೂರು—ದಕ್ಷಿಣ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈಗತಾನೆ ನಮ್ಮ ಮಿತ್ರರಾದ ನಾಯ್ಡುರವರು ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಯ ಕೆಲಸ ವನ್ನು ಬಹಳ ತಾರೀಫ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ನಿಜ. ಈಚೆಗೆ ಅವರು ಮಾಡಿರತಕ್ಕ ಕೆಲಸವನ್ನು ತಾರೀಫ್ ಮಾಡ ಬೇಕಾದದ್ದು ಸಹಜವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ, ತಾವು ಕೋಟ್ಯಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಈ ಬಾಬಿಗೆ ಒದ ಗಿಸುತ್ತಿರುವಲ್ಲಿ, ಆ ಒದಗಿಸಿದ ಮೊಬಲಗಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಇಲಾಖೆಯವರು ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಹತೋಟಿಯಿಟ್ಟು ಕೊಂಡು ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂಬುದನ್ನೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಪರಿಶೀಲಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ನಾವು ಈ ಎಸ್ಟಿ ಮೇಟನ್ನು ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ನಾವು ಒದಗಿಸಿದ ಹಣದಮೇಲೆ ಹತೋಟಿಯನ್ನಿಟ್ಟು ಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಬಹಳ ವ್ಯಸನ ವಾಗುತ್ತದೆ.

ಈ ಇಲಾಖೆಯ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಕಮಿಟಿ ಯವರು ಮಾಡಿರುವ ರಿಪೋರ್ಟು ಮತ್ತು ಆಡಿಟ್ ರಿಪೋರ್ಟು—ಇವೆರಡನ್ನೂ ತಾವೆಲ್ಲರೂ ನೋಡಿದ್ದೀರಿ. ನಾವು ಮೊದಲು ರಿಪೋರ್ಟ್ ಮಾಡಿದ್ದರಲ್ಲಿ ಚೀಫ್ ಇಂಜನಿಯರ ಆಫೀಸಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಂಟ್ರೋಲ್ ರೂಮ್ ಇರಬೇಕೆಂದು ನಮೂದಿಸಿದ್ದೆವು. ಚೀಫ್ ಇಂಜನಿ ಯರ್ ಆದವರಿಗೆ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಆಗುವ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಒದಗಿಸಿದ ಮೊಬಲಗಿನಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಖರ್ಚಾ ಗಿದೆ, ಎಷ್ಟು ಕೆಲಸ ನಡೆದಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಒಂದು bird's eye view ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ತೋರಿಸತಕ್ಕ ತಃಖ್ತೆಯಿದ್ದು ಚೀಫ್ ಎಂಜನಿಯರ ನಿಗಾಕ್ಕೆ ಬರುವ ಹಾಗೆ Maps ಮತ್ತು Charts ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಒಂದು Control Room ಇರಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೆವು. ಆದರೆ, ನಾವು ಚೀಫ್ ಎಂಜನಿಯರ ಆಫೀಸನ್ನು inspect ಮಾಡಿದಾಗ ಅವರ ಆಫೀಸಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕುರ್ಚಿ, ಮೇಜು ಒಂದು ಮೈಸೂರು ಭೂಪಟ— ಇದಿಷ್ಟು ಬಿಟ್ಟು ಇನ್ನೇನೂ ಇರಲಿಲ್ಲ. 'ನೀವು ಯಾವ ರೀತಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಮೊಬಲಗಿನಮೇಲೆ ಹತೋಟಿಯಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ' ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದಕ್ಕೆ ಚೀಫ್ ಎಂಜನಿಯರು "ಕ್ವಾರ್ಟರ್ಲಿ ರಿಪೋರ್ಟ್‌ಗಳು, ಹಾಫ್—ಇಯರ್ಲಿ ರಿಪೋರ್ಟು"ಗಳ ಮೇಲೆ ಗೊತ್ತಾ ಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇದೇನೇ ನೀವು ಮೊಬಲ ಗಿನಮೇಲೆ ಹತೋಟಿಯಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದು ಎಂದು ಕೇಳಿ ದ್ದಕ್ಕೆ ಚೀಫ್ ಎಂಜನಿಯರು ಹಿಂದು ಮುಂದು ನೋಡಿ

ದರು. ಆದರೂ ನಾಯ್ಡುರವರು ಹೇಳಿದ ಮಾತನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯವರು ಅನೇಕ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರನ್ನು ತಾರೀಫ್ ಮಾಡಲೇ ಬೇಕು. ಆದರೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ನಾಯ್ಡುರವರೂ ಮತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಮೈಸೂರು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಡಗಳ ರಿಪೇರಿ ಯಾವ ರೀತಿ ಆಗುತ್ತಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ಬಂದು ನೋಡಲಿ. 10-15 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚುಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಿಂದೇನಾದರೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ನಡೆದಿದೆಯೇ? ಹಳೆಯ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್‌ಗಳ ಕೆಲಸವಿರಲಿ. ಹೊಸ ಕಟ್ಟಡಗಳು ಕೂಡ ರಿಪೇರಿಗೆ ಷುರುವಾಗಿವೆ. ರೆವಿನ್ಯೂ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಮತ್ತು ಶ್ರೀಮಾನ್ ನಾಯ್ಡುರವರೂ ಇಬ್ಬರೂ ನನ್ನೊಡನೆ ಬರಲಿ, ನಾನು ತೋರಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕಡಿದಾಳ್ ಮಂಜಪ್ಪ.—ಇದುವರೆಗೇಕೆ ನಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲಿಲ್ಲ?

ಶ್ರೀ ಬಿ. ನಾರಾಯಣಸ್ವಾಮಿ.—ರೆವಿನ್ಯೂ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ರೀತಿ ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾರೆಂದು ನಾನು ಇದುವರೆಗೂ ಊಹಿಸಿರಲಿಲ್ಲ. ನಾವೇನಾದರೂ ಹೇಳಿದೆವೆಂದರೆ ' ನಮಗೇಕೆ ಮುಂಚೆಯೇ ತಿಳಿಸಲಿಲ್ಲ '' ಎಂದು ಕೇಳುವುದು ಸರಿಯಾದ ಮಾತಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ನಮ್ರತೆಯಿಂದ ಅರಿಕೆಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಂ. ಶೀನಪ್ಪ (ಕಬ್ಬೂರ್‌ಪೇಟೆ).—ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಕಮಿಟಿ ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲೂ ತಿಳಿಸಿ, ಒಂದು ಪ್ರಶ್ನೆಯ ಮುಖಾಂತರ ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದರೂ ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ಒಂದು ಬಿಲ್ಡಿಂಗಿನ ಕೆಲಸವನ್ನೇಕೆ ಕೈಕೊಂಡಿಲ್ಲ !

ಶ್ರೀ ಬಿ. ನಾರಾಯಣಸ್ವಾಮಿ.—ನಾವು ಎಷ್ಟೋ ಸಲ ತಮಗೆ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಒಂದು ಸ್ಕೂಲು, ಹೊಸ ಕಟ್ಟಡವಾದರೂ ಬಿದ್ದುಹೋಗುವ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆಯೆಂದು ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಕಮಿಟಿ ರಿಪೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಇನ್ನೂ ಎಷ್ಟೋ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವರೀತಿ ಹತೋಟಿಯಿಲ್ಲ, ಸ್ಯಾಂಕ್ಷನ್ ಆಗುವುದು ಹೇಗೆ ತಡವಾಗಿದೆ ಎಂಬ ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ತೋರಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಇದುವರೆಗೂ ಸಮಂಜಸವಾದ ಯಾವ ಉತ್ತರವೂ ಬಂದಿಲ್ಲ. ತಾವು ಅದರ ವಿಚಾರ ಏನು ತೀರ್ಮಾನಿ ದಿರಿ ' That is still under consideration ಎಂದು ಘನವಾದ ಉತ್ತರ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಜೆ. ನಾರಾಯಣಪ್ಪ (ಚಿಂತಾಮಣಿ—ಅನುಸೂಚಿತ ಜಾತಿಗಳು).—ಸ್ವಾಮಿ, ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್‌ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳು ಬಹಳ ಶಿಥಿಲವಾಗಿರುವುದನ್ನು ನಾರಾಯಣಗೌಡರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಕೋಲಾರದಿಂದ ಸುತ್ತೂರು ಮೂಲಕ ಒಂದು ರಸ್ತೆ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 10 ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತವೆ. ಏನಾದರೂ ಖಾಯಿಲೆ ಜನರು ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಹೋಗಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡರೆ ಇನ್ನಷ್ಟು ಖಾಯಿಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ ; ಇಷ್ಟು ಓಡಾಟವಿರುವ ರಸ್ತೆಯಾದರೂ ಅದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ metal ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಇನ್ನೊಂದು ರಸ್ತೆ ಚಿಂತಾಮಣಿ ರಸ್ತೆ. ಎದುರುಗಡೆಯಿಂದ ಒಂದು ಗಾಡಿ ಬಂದರೆ, ಈ ಕಡೆಯ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಪಕ್ಕಕ್ಕೆ ನಿಲ್ಲಿಸಿಕೊಂಡು ಬಿಡಬೇಕು. ಸೋಲುಗತ್ತಿಗೆ ಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಮಾನ್ಯ L.S.G. ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ನೋಡಿದ್ದಾರೆ. ಒಳಗೆರೆ-ಮಾಗನಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಯೆಂಬ I.V.C. ರಸ್ತೆ 9 ಮೈಲಿಯಷ್ಟಿದೆ. ಇದನ್ನು ಸೇರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಕೈವಾರ-ಹಿರೇಕಟ್ಟಿನ I.V.C. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಮೂರು ವರ್ಷದಿಂದಲೂ ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು interpellation ಕೂಡ ನಾನು ಕಳುಹಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಈ 10-15 ಕಾಡು ಗ್ರಾಮಗಳವರಿಗೆ ಹೋಗಿಬರುವುದಕ್ಕೆ ಸಂಚಾರ ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಆಮೇಲೆ ಮಾದನಂಗಲದಿಂದ ಕ್ಯಾಲನೂರಿಗೆ ಹೋಗುವ I.V.C. ರಸ್ತೆ. ಸೋಲುಗುತ್ತಿಯವರೆಗೂ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡಿನವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ರಸ್ತೆ ಮಾಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮುಂದೆ ನಾಲ್ಕು ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆ ಮಾಡದೆ ಉಳಿದಿರುವುದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಮೋಟನಾಯ್ಕನಪಳ್ಳಿ ಟ್ರಾವಲರ್ಸ್ ಬಂಗಲೋ ಬಹಳ ಶಿಥಿಲವಾಗಿದೆ. ಗೋಡೆಗಳೆಲ್ಲಾ ಬಿದ್ದಿವೆ. ಅದೆಲ್ಲಾ ಕಲ್ಲುಸೀಮೆ. ತಂಗುವುದಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಜಾಗವಿಲ್ಲ. ಇಷ್ಟಾದರೂ ಇದರಕಡೆ ಇನ್ನೂ ಯಾರೂ ನೋಡಿಲ್ಲ. ಈಗಲಾದರೂ ಸರ್ಕಾರದವರು ಮಾಡಿಸಿಕೊಡುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ.

* ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ (ಸಾಗರ-ಹೊಸನಗರ).—ಸ್ವಾಮಿ, ನಾನು ಈ 29ನೆಯ ಡಿಮ್ಯಾಂಡಿನ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಬೇಕೆಂದು ಇಚ್ಛೆಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಮರಾಮತ್ ಇಲಾಖೆಯ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಆ ಇಲಾಖೆಯವರು ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೂ ಅವರನ್ನು ಯಾರೂ ಅಭಿನಂದಿಸುವುದಿಲ್ಲ, ಅವರಿಗೆ ಯಾರೂ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂದು ಶ್ರೀ ವಿ. ಆರ್. ನಾಯ್ಡುರವರು ಹೇಳಿದರು. ನಾನಾದರೂ ಈ ಮರಾಮತ್ ಇಲಾಖೆಯವರನ್ನು ಅಭಿನಂದಿಸಬಾರದು ಅನ್ನತಕ್ಕಂಥ ಅಭ್ಯಂತರವನ್ನೇನೂ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸ ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿ ಆ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳು ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಮರಾಮತ್ ಇಲಾಖೆಯ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳು ಅಷ್ಟು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ನಡೆದಿರುತ್ತವೆಯೇ ಅನ್ನುವುದನ್ನು ನಾವು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿದರೆ, ಇದರಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ಅನೇಕ ಲೋಪದೋಷಗಳು ಎದ್ದು ಕಾಣುತ್ತಿವೆ. ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ವೆಚ್ಚವಾಗತಕ್ಕ ಹಣ ಅಪಾರವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಆ ಮೊಬಲಗು ಸಾರ್ಥಕವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲವೇ ಅನ್ನತಕ್ಕ ಬಗ್ಗೆ ಈಗಾಗಲೇ ಅನೇಕ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಅನೇಕ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಈ ಹಿಂದೆ ಲೋಕ ವಿಖ್ಯಾತರಾದಂಥ ಇಂಜಿನಿಯರುಗಳಿದ್ದರು. ಸರ್. ಎಂ. ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯನವರ ಹಾಗೆ ಇನ್ನೂ ಅನೇಕರು ನಮ್ಮ ದೇಶದ ಹೊರಗಡೆಗೂ ಸಹ ಹೋಗಿ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಹೆಸರುಗಳನ್ನು ಗಳಿಸಿದ್ದಾರೆಂದು ಈಗತಾನೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನಾನೀಗ ನನ್ನ ಅನುಭವಕ್ಕೆ ಬಂದಿರತಕ್ಕ ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನೀಗ ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಗೆ ತರಲು ಇಷ್ಟಪಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಆದರೆ ಕೆಲವು ಬಹು ಮುಖ್ಯವಾದಂಥ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಅವಶ್ಯಕವೆಂದು ನಾನು ಭಾವಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಬೇರೆಬೇರೆ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಬೇರೆಬೇರೆ ಬ್ರಾಂಚ್‌ಗಳು ಇರುತ್ತವೆ. ಈ ಬ್ರಾಂಚ್‌ಗಳೆಲ್ಲಾ ಬೇರೆಬೇರೆಯಾಗಿ ಇರುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕಾದುದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಷಯ. ಹೀಗೆ ಒಂದೊಂದು ವಿಚಾರಗಳೂ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಇಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ಈ ದಿವಸ ಈ ಓವರ್‌ಸೀಯರ್ ಮತ್ತು ಸಬ್-ಓವರ್‌ಸೀಯರುಗಳಮೇಲೆ ಬಹಳ ದೂರುಗಳು ಬರುತ್ತಿವೆ. ಅವರು ಕೆಲಸ ಮಾಡು

(ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ.)

ತ್ತಿರುವುದರಲ್ಲಿ ತುಂಬ ನಿಧಾನವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಯಾರು ಡಿಸ್ಪೆರ್ಷಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾರೋ ಅವರೇ ಡಿಸ್ಪೆರ್ಷ ಕೆಲಸಮಾಡಬೇಕು. ಸೂಪರ್ ವೈಜ್ ಕೆಲಸಮಾಡತಕ್ಕವರು, ಆ ಸೂಪರ್‌ವಿಷ್ಣ ಕೆಲಸವನ್ನೇ ಮಾಡಬೇಕು. ಎಗ್ಸಿಕ್ಯೂಟಿವ್ ಲೈನಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕವರು ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಎಗ್ಸಿಕ್ಯೂಟ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಹೀಗೆ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರೂ ಅವರವರ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಅವರವರೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬೇರೆ ಬೇರೆಯಾಗಿದ್ದರೆ ಆಗ ಇಷ್ಟೊಂದು ಲೋಪದೋಷಗಳಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಾಬನ್ನೂ ಬೇರೆಬೇರೆ ಮಾಡಬೇಕಾದದ್ದು ಆವಶ್ಯಕ. ಹೀಗೆ ಇವುಗಳನ್ನು ಈ ದಿವಸ ಬೇರೆ ಮಾಡದಿರುವುದರಿಂದ ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ಲಂಚಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಮೂಲುಗಳು ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಯಲ್ಲೂ ಚಲಾವಣೆಗೆ ಬಂದಿರುತ್ತವೆ. ಇವು ಯಾವಾಗ್ಗೂ ಸಾರ್ವತ್ರಿಕವಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತಿರುವಂಥ ವಿಷಯಗಳೇ ಆಗಿರುತ್ತವೆ. ಇದು ಈ ದಿವಸ ನಾವೇನು ಒಂದು ಓಪನ್ ಸೀಕ್ರೆಟ್ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇವೋ ಅದರಂತೆ ಇದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಒಬ್ಬರು ಸವಾಲ್ ಹಾಕಿದಾಗ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚಾಗತಕ್ಕ ಕಡೆ 12 ಆಣೆ ಬೇರೆ ಕಡೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಕಡಿದಾಳ್ ಮಂಜಪ್ಪ.—ನಾನು ಆ ರೀತಿ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದು ಒಂದು ರೂಪಾಯಿನ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿ ಎಂಟು ಆಣೆ ಕೆಲಸ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಉಳಿದ ಎಂಟು ಆಣೆ ಹಾಗೆಯೇ ಖರ್ಚಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ.—12 ಆಣೆ ಖರ್ಚಾಗುವ ಕಡೆಗೆ ನಾವು ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡಲು ತಯಾರಾಗಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಇರಲಿ. ಅಂತೂ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಲಂಚದ ಹಾವಳಿಯು ಮತ್ತು ಇತರ ಅನೇಕ ಲೋಪದೋಷಗಳ ಕೂಗು ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿಯೂ ಕೇಳಿಬರುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಇವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ತಡೆಗಟ್ಟುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯಾವ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನೂ ಮಾಡಿರುವುದಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ನಾನು ಬಹಳ ವಿಷಾದದಿಂದ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇದನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವುದಾಗಿ ಬಹಳ ದಿವಸಗಳಿಂದಲೂ ಹೇಳುತ್ತಲೇ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅವರಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ನನಗೆ ಒಂದು ವಿಷಯ ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಅದನ್ನು ನಾನೀಗ ತಿಳಿಸಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಕೆಲಕೆಲವು ಎಗ್ಸಿಕ್ಯೂಟೀವ್ ಇಂಜಿನಿಯರುಗಳು ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್ ಛಾರ್ಜಿಗೆ ಬಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ಅವರಿನ್ನೂ ಹೊಸಬರಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ಈ ಲಂಚ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಇವರಮೇಲೆ ಮೂರು ಜನರು ಕೈವಾಡ ನಡೆಸತಕ್ಕವರಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಮೂವರು ಯಾರಾರೆಂದರೆ ಒಂದು ಮನಿಲೆಂಡರ್ಸ್ ಎರಡು ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳು, ಮೂರು ಈ ಸಬ್-ಓವರ್‌ಸೀಯರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಓವರ್‌ಸೀಯರ್ಸ್‌ಗಳು. ಈ ಮೂವರ ಕೈವಾಡವಿದ್ದ ಕಡೆ ಆಗತಕ್ಕ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳು ಅಷ್ಟು ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಹೊಸ ಎಗ್ಸಿಕ್ಯೂಟಿವ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳೂ ಮತ್ತು ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳೂ ಅವರು ಹೇಳತಕ್ಕಂಥ ವಿಚಾರಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿ ನಡೆದರೆ ಸರಿ, ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಅವರನ್ನು ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿ ಅವರಿಗೆ ಅಷ್ಟು ಇನ್ನೂ ಅನುಭವ ಬಂದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿ ಅವರನ್ನು ಬೇರೆ ಕಡೆಗೆ ವರ್ಗಮಾಡಿಸಿ ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ಮನಿಲೆಂಡರ್ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರನಿಗೆ ಯಾವ ರೇಟ್ ಬಡ್ಡಿ ಹಾಕಿರುತ್ತಾನೋ ಅದು ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರನಿಗೆ ಗಿಟ್ಟಬೇಕು, ಈ ದಿವಸ ಆ ಮನಿಲೆಂಡರ್ ತಿಂಗಳಿಗೆ 30 ರೂಪಾಯಿಗಳಿಂದ 60 ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೂ ಬಡ್ಡಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾನೆ. ಆದಾಗ್ಗೂ ಆತನೇ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಗಣ್ಯ ವ್ಯಕ್ತಿ. ಅವರಿಂದ ಹಣವನ್ನು ತಂದಂಥ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಮಾಡತಕ್ಕ ಕೆಲಸ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದಾಗ್ಗೂ ಆತನು ಕೇಳತಕ್ಕ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ನೀವು ಕೊಡಲೇ ಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಏತಕ್ಕೆಂದರೆ ಆತನು ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಗಣ್ಯ ವ್ಯಕ್ತಿಯಾಗಿರುತ್ತಾನೆ ಎಂದು. ಈತನು ಮಾಡಿಸತಕ್ಕಂಥ ಕೆಲಸವನ್ನು ಎಗ್ಸಿಕ್ಯೂಟಿವ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಒಪ್ಪದೆ ಇದ್ದಾಗ ಅದನ್ನು ಮೇಲ್ಪಟ್ಟ ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡಿಂಗ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಅವರಿಂದ ಎಗ್ಸಾಮಿನ್ ಮಾಡಿಸಬೇಕೆಂದರೆ ಅದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟ. ಸಬ್-ಓವರ್‌ಸಿಯರುಗಳ ಮಾತನ್ನು ನಂಬಿಕೊಂಡು ಹಣವನ್ನು ಅವರು ಡ್ರಾ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆಗ ಏನಾದರೂ ಈ ಎಗ್ಸಿಕ್ಯೂಟೀವ್ ಇಂಜಿನಿಯರುಗಳ ಕೆಲಸಗಳಲ್ಲಿ ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನು ಕಂಡುಹಿಡಿಯುವುದಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ—ಅವರು ಎಷ್ಟೇ ನಿಸ್ಪೃಹತೆಯಿಂದ ವರ್ತಿಸುತ್ತಿದ್ದಾಗ್ಗೂ—ಅಲ್ಲಿಗೆ ಯಾರಾದರೂ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬಂದಾಗ್ಗೆ ಈ ಗಣ್ಯರಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳೂ ಈ ಹಣವುಳ್ಳವರಾಗಿರತಕ್ಕ ಜನರೂ ಅವರಮೇಲೆ ಚಾಡಿ ಹೇಳಿ ಅವರನ್ನು ಬೇರೆ ಕಡೆಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸುವಂತೆ ಮಾಡಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಸಹ ಅವರು ಗಣ್ಯವ್ಯಕ್ತಿಗಳೆಂದು ಭಾವಿಸಿರುವುದರಿಂದ ಅವರ ಮಾತಿಗೆ ಬೆಲೆ ಕೊಟ್ಟೇ ತೀರಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಕಡಿದಾಳ್ ಮಂಜಪ್ಪ.—ತಾವು ಹೇಳಿದ್ದನ್ನು ನಾನು ಮಾಡಲಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ.—ನಾನು ಹೇಳಿದಂಥ ಸನ್ನಿವೇಶಗಳು ಕೆಲವು ಇವೆ. ಅವು ಬಯಲಿಗೆ ಬರಬೇಕು. ಆದರೆ ಈಗ ಮದ್ರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಈ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರ್ಸ್ ಅಸೋಸಿಯೇಷನ್ ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಅಸೋಸಿಯೇಷನ್‌ಗಳು ರಿಜಿಸ್ಟ್ರಾಗಿವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ 'ಎ,' 'ಬಿ' ಮತ್ತು 'ಸಿ' ಗಳೆಂದು ವಿಭಾಗವಾಡಿ ಇಂಥಿಂಥ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳು ಇಂತಿಂಥ ಕೆಲಸಗಳನ್ನೇ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ವಿಧಾಯಕಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದೇರೀತಿಯಾಗಿ ಇಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ರಿಜಿಸ್ಟರ್ಡ್ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರ್ಸ್ ಅಸೋಸಿಯೇಷನ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದು ಸೂಕ್ತವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಮಲೆನಾಡಿನಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಬಹಳ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗಿವೆ. ಅಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಜಾಸ್ತಿ. ಈಗ ಮಲೆನಾಡಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿಯೂ ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸತಕ್ಕ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗಾಗಿಯೂ ಈ ವರ್ಷದ ಬಜೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ 10 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನೊದಗಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಾನು ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಅಭಿನಂದಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಮಲೆನಾಡಿಗೆ ಈ ದಿವಸ ಒಂದು ಕೂಪಕೂರ್ಮ ನ್ಯಾಯದಂತೆ ನಾಗರಿಕ ಪ್ರಪಂಚದಿಂದ ಸಂಪರ್ಕವೇ ಇಲ್ಲದಂತಾಗಿದೆ. ಮಲೆನಾಡಿನಲ್ಲಿ ತಮಗೆಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಾಗಿರುವ ಹಾಗೆ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಆರು ತಿಂಗಳು ಮಳೆಗಾಲವಿರುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ತಾವು ಈ ದಿವಸ ಆ ರಸ್ತೆ ರಿಪೇರಿಗಾಗಿ ಹಾಕಿರತಕ್ಕಂಥ ಹಣವೆಲ್ಲಾ ಕೊಚ್ಚಿಹೋಗಿದೆ—ರಸ್ತೆಗಳೂ ಸಹ ಕೊಚ್ಚಿಹೋಗಿವೆ. ಮೈದಾನಕ್ಕೂ ಮಲೆನಾಡಿಗೂ ಸಂಪರ್ಕವೇ ಇಲ್ಲದಂತಾಗಿದೆ. ಅದೇ ಒಂದು ಬೇರೆ ಪ್ರಪಂಚವಿದ್ದಂತಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ

ಮಲೆನಾಡಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ರಿಪೇರಿಯನ್ನು ಒಂದು ಸ್ಪೆಷಲ್ ಅರೇಂಜ್‌ಮೆಂಟಿನಮೇಲೆ ಅನುಕೂಲಪಡಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ತಮಗೆ ಸಲಹೆಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

12-30 P.M.

ಇನ್ನು ನಾನು ನನ್ನ ಖೋತಾ ನಿರ್ಣಯಗಳಲ್ಲಿ ಹತ್ತು ಹನ್ನೆರಡು ವಿಷಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಕೆಲವು ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಗಮನಕೊಟ್ಟು ಆ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ನಮ್ಮ ಹೊಸನಗರ, ಸಾಗರ ಈ ಕಡೆ ಗಳಲ್ಲಿ ಏನೂ ಗಮನಕೊಟ್ಟಂತೆ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ಹೋದಸಾರಿ ಕೆಲವು ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರು. ಆಮೇಲೆ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯವರು ಆಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಮತ್ತೆ ಕೆಲವು ಕೆಲಸಗಳು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಉಳಿದಿವೆ ; ಇನ್ನು ಕೆಲವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡೇ ಇಲ್ಲ. ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಹಣ ಪೂರ್ತಿ ಖರ್ಚಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು. ಏಕೆಂದರೆ ಮಲೆನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸದ season ಎಂದರೆ ಜೂರ್ತಿ ತಿಂಗಳು. ಇದನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಬೇರೆ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂದಾಜು ಬರುವುದಕ್ಕೆ ತಡವಾಯಿತು, ಮಂಜೂರಾಗುವುದಕ್ಕೆ ತಡವಾಯಿತು ಎಂದು ಕಾರಣಗಳನ್ನು ಹೇಳಿ ತಡಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇದು ಕಡಮೆಯಾಗಬೇಕು. ಪಬ್ಲಿಕ್‌ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಯ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಲು ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದು ಭೂಸೈನ್ಯವನ್ನು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ರಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಏಕೆಂದರೆ, ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಗಾರರ ಕೊರತೆ ಬಹಳವಾಗಿದೆ. ಲಕ್ಕವಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ನೋಡಿದರೆ, ಅಲ್ಲಿ ಕೊಯಮತ್ತೂರು, ಸೇಲಂ ಮುಂತಾದ ಕಡೆಗಳಿಂದ ಬಂದು ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ನಿಲ್ಲುವುದಕ್ಕೆ ನೆಲೆಯಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಕಾಲರಾ ಮುಂತಾದ ರೋಗಗಳಿಂದ ನರಳುತ್ತಾರೆ. ಮೈಸೂರು ದೇಶದವರು ಶರೀರ ಶ್ರಮಕ್ಕೆ ಅಷ್ಟಾಗಿ ಬೆಲೆ ಕೊಟ್ಟಂತೆ ಕಾಣಲಿಲ್ಲ. ಈ ಕೊರತೆಯನ್ನು ನೀಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಭೂಸೈನ್ಯವನ್ನು ರಚನೆಮಾಡಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಪಬ್ಲಿಕ್‌ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಯ ಕೆಲಸಗಳು ನಡೆಯಬೇಕೋ ಅಲ್ಲಿ ಇವರಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಬೇಕು. ಬುಲ್ ಡೋಜರುಗಳು, ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳನ್ನುಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡು ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾದ ಭೂಮಿಯನ್ನು ವ್ಯವಸಾಯ ಮಾಡಲು ಇವರನ್ನುಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡರೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಭೂಸೈನ್ಯದ ವಿಚಾರವನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

Mr. SPEAKER.—Now the Hon'ble Minister will reply.

Sri Kadidal MANJAPPA.—Mr. Speaker, Sir, several Hon'ble Members have participated in the debate. It is already 12-30 now. I have not the patience to make a long speech. The Hon'ble Members also have not got the patience to hear. I will be as brief as possible covering the important points raised during the debate. Sir, Hon'ble Members have drawn my attention to the need for taking up certain roads in their own taluks. Sir, I am not in a position to refer to the individual works mentioned by the Hon'ble Members. As I submitted yesterday, there should be some amount of local patriotism. But there should be a limit to this local patriotism. Time and again I have instructed the engineers to allot the money as far as possible equitably among all the taluks. But that cannot be rigidly followed. The amounts to be allotted to the several taluks or several districts must vary according to the conditions of the area. Sir, my friend Sri Imam has rightly observed that the condition of roads under the control of the District Boards is not satisfactory. I agree with him. But I must bring to his kind notice the difficulties that the Government will have to encounter if all the District Board roads are taken over by the Government. In the year 1951, a Committee was constituted to go into the question of improving the roads in the State. The Committee was presided by the Hon'ble the Home Minister and some of the Officers and the Presidents of the District Boards who were members of that Committee. The Committee after going into the whole question made certain recommendations to the Government. The Government approved the recommendations of that Committee. According to the recommendations of that Committee, the roads were classified under four heads, namely first class roads, second class roads, third class roads and fourth class roads. The mileage of first class roads was 2,378 miles and 3 furlongs; second class roads 1,869 miles; third class roads 3,800 miles and fourth class roads 2,806 miles. According to the Government Order on the recommendations of the Committee, it was the responsibility of the Government to maintain at their own cost all the first class roads. As regards second class roads, the Government had to maintain the entire length of the roads ; as regards third class roads, in some districts, the maintaining authority was Goverment and in some other districts, the District Board was maintaining these

(SRI KADIDAL MANJAPPA.)

roads. As regards fourth class roads, it was the sole responsibility of the District Boards to maintain these roads; but; in the case of all these roads, namely second, third and fourth class roads, the Government and the District Boards had to contribute their quota for the maintenance of these roads. In actual working there were a lot of difficulties; as a result, the Government could not maintain these roads properly because whenever we wanted to effect special repairs, we had to take the consent of the District Boards in the case of roads for which to they had to contribute their quota. Therefore, the classification was revised in the year 1953. According to this revised classification, the Government took over 6,872 miles of roads. These roads are now classed as State Fund Roads. We do not require the District Boards to contribute anything towards the maintenance of these roads. Sir, I was submitting that the District Boards had to contribute their quota for maintaining second, third and fourth class roads. The total length of roads was 10,844 miles. Out of this, we have taken over 6,000 and odd miles. The District Boards have under their control a length of 3,967 miles, or roughly 4,000 miles.

Sri J. MOHAMED IMAM.—Does it include Bellary Roads also?

Sri Kadidal MANJAPPA.—No. Their responsibility has been lessened by about Rs. 8 lakhs.

Sri S. SRINIVASA IYENGAR.—What about further development?

Sri Kadidal MANJAPPA.—Our responsibility has increased by about 10 lakhs. All the first class roads have been taken over by the Public Works Department; all the second class roads have been taken over by the Public Works Department. Out of a length of 2,800 miles of third class roads, we have taken over 1,161 miles. So there are only 2,639 miles under the control of these local bodies, namely the District Boards and Village Panchayets which have their own responsibilities in regard to maintenance and formation of roads. In no State the Government takes up the responsibility of forming and maintaining all the roads. If you concede that the District Boards have got their own functions and responsibilities, you must also concede the point that they have got the responsibility in maintaining these roads.

Sri B. HUTCHE GOWDA.—An income of 120 lakhs will go.

Sri Kadidal MANJAPPA.—They get their road cess. For the whole State the total mileage under the control of the District Boards is roughly $2\frac{1}{2}$ thousand miles. Out of 3,800 miles, we have taken over . . . .

Sri B. HUTCHE GOWDA.—It is 14,000 miles, Sir, including I.V.C. roads.

Sri Kadidal MANJAPPA.—We have not taken the distress relief roads and the roads which were formed last year.

According to the decision arrived at between the Government and the Presidents of the District Boards, it is the responsibility of the District Boards to maintain these roads. I agree these roads are bad. But what is the solution, is my question.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ಶಿವಪ್ಪ.—ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ಟೇಟ್ ಫಂಡ್ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕಮ್ಮಿಮಾಡಿ, ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೇ ಜಾಸ್ತಿಮಾಡಿದ್ದೀರಿ.

Sri Kadidal MANJAPPA.—It is not correct. I can convince the Hon'ble Member on some other occasion. Sir, in the year 1952-53, the total length of the State Fund roads was 4,247 miles. The total expenditure incurred for repairing these roads was Rs. 49,51,481. Today the total length of the State Fund Roads, after we took over some of the District Board Roads is, 6,886 miles, and the total expenditure incurred in the year 1952-53 was Rs. 49,51,481; in 1953-54 it was Rs. 72,60,353 and in 1954-55 Rs. 86,67,656. Every year, the responsibility of the State is increasing.

Sri S. SRINIVASA IYENGAR.—The revenue from the roads also is increasing.

Sri Kadidal MANJAPPA.—Whatever we get from the road cess and tax on motor vehicles, we spend on the roads.

Hon'ble members must not forget that we are constructing new bridges and repairing old ones. It has been conceded that State Fund Roads are

improved to a certain extent, I have also admitted that all the roads are not in a satisfactory condition. We want to find out a solution. If it is the suggestion of Hon'ble Members that all these roads which are under the control of the District Boards should be taken over by Government, we must also be prepared to incur the additional expenditure for maintaining them.

Mr. SPEAKER.—By that, one of the important functions of the District Boards will be taken away; then there will be no function for them.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡಿನಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ಅವರಿಗೆ ಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ 1/10 ಭಾಗವಾದರೂ ಕೊಟ್ಟರೆ, ಆಕ್ಟ್ ಪ್ರಕಾರ ಕೊಡುವುದನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ, ನಾವೇ ಮೇಂಟೈನ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

Sri S. SRINIVASA IYENGAR.—On a point of clarification, Sir. I said that Government are not spending all the revenue that they derive from roads. I want to make it clear. Government are getting under Motor Vehicle Tax 90·99 lakhs. Even deducting the collection charges of 10·14 lakhs, the receipt would be 80·85 lakhs. They get 20 lakhs out of road tax on lorries, 30·37 lakhs by other taxes like tax on petrol, etc. All these are revenue from the road. In addition to that they get contribution from the Central Road Fund. This year they get 11·76 lakhs. All told, their revenue from road is about 122·78 lakhs and their expenditure is 86·68 lakhs.

Sri Kadidal MANJAPPA.—But construction of bridges and formation of new roads must also be taken into account.

Sri S. SRINIVASA IYENGAR.—Construction of bridges comes under capital outside the revenue account; you construct bridges from borrowed sources.

Sri Kadidal MANJAPPA.—Whether money is spent out of capital account or from revenue account, it is all the same. The Hon'ble Member has not taken into consideration the amount that is being spent for asphalting and cement concreting. Anyhow, Sir, both Government and Hon'ble Members must seriously consider the question of improving not only District Board roads but also the other roads in the rural areas. But, it is only a question of money.

Mr. SPEAKER.—There was a suggestion that some amount from the concerned Village Panchayet may be taken over.

Sri Kadidal MANJAPPA.—That matter has to be examined, Sir.

Sri Mulka GOVINDA REDDY.—Some of the roads in Chitaldrug District are handed over to the District Board on paper. Actually roads are not there. What about those roads?

Sri Kadidal MANJAPPA.—Sir, this is the first time I am hearing that roads were handed over on paper. If the Hon'ble Member gives me the names of those roads, I will examine the question.

Sri Mulka GOVINDA REDDY.—Some roads that were supposed to have been formed during famine, were not formed at all; they are not in existence. How to maintain them?

Mr. SPEAKER.—That is a matter for investigation.

Sri Kadidal MANJAPPA.—It may be due to wrong nomenclature. Sir, some Hon'ble Members have found fault with the Government for not alloting sufficient money for communication in their respective taluks. As I submitted earlier, the amount to be spent cannot be equally divided among all the taluks. The needs of the taluks and the conditions a particular taluk is having at present and the facilities of communication it is already enjoying, all these should be taken into account. Some Hon'ble Members have criticised the Government that more money has been allotted to Malnad Districts. Sir, I would appeal to the Hon'ble Members to visit some of these Malnad taluks especially during the months of June, July and August. Some Hon'ble Members cannot stay in those areas for more than two days. You must admire those people living in Malnad for their tenacity to stick to their native place. (*Sri J Mohamed Imam : Let them all come to Maidan.*)

Mr. SPEAKER.—There was one other important point raised by the Hon'ble the Leader of the

(MR. SPEAKER.)

Opposition, regarding the cost of etablishment.

Sri Kadidal MANJAPPA.—Thank you, Sir. I have calculated the establishment charges that we are incurring. The establishment charges does not exceed 7 per cent. (*Sri B. Hutchegowda : It is 12 per cent, Sir.*) That includes the establishment charges in connection with irrigation works also.

Sri J. MOHAMED IMAM.—They must separate it, Sir.

Sri Kadidal MANJAPPA.—It is open to the Hon'ble Members to calculate the establishment charges taking the department as a whole ; it is open to them to calculate the establishment charges in a piecemeal on normal works. It is also urged that we are increasing the expenditure on account of staff. When Sri Imam was the Public Works Department Minister, perhaps, the total budget of the Department was only 3 to 4 crores of rupees. Today the total budget of this Department including the division works is 12 crores of rupees. On account of the increase in the volume of work the staff should necessarily be increased. (*Sri B. Hutche Gowda.—Percentage will not increase, it must reduce.*) The percentage has not increased. Please calculate and tell me the per centage obtaining during the regime of Sri Imam and during the present regime.

The Government are anxious to reduce the expenditure, especially in regard to staff. My friend Sri Imam suggested that there is no need for taking probationers. According to the order of Government passed when my friend was the Minister, out of the 12 vacancies, 50 per cent had to be filled by direct recruitment and the rest by promotion. We are now sticking on to that Government Order ; even today there are about 22 or 25 vacancies ; we have made temporary arrangements. Therefore there is need for taking probationers. It is needless for me to submit that if the probationers are recruited, there is the chance of the efficiency being improved. It applies not only to the Public Works Department, but also to other departments. When my friend was the Minister, he was taking probationers in all the departments. Unfortunately during the last 7 or 8 years, probationers were not taken in many departments. Therefore there is set-back in the efficiency to some extent. After all we require men with new outlook ; men who are imbued with a spirit of patriotism and self-sacrifice. Therefore there is need for taking probationers not only in the Public Works Department but in other departments too.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡ.—ಸ್ವಾಮಿ, ಸರಿಯಾಗಿ ಸೂಪರ್ವಿಷನ್ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹಿಂದೆ ಆಡಿಟ್ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಕೂಡ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. Road Consolidation, ಸಿಮೆಂಟ್ ಮೌಲ್ಡಿಂಗ್ ಮುಂತಾದುವುಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಸೂಪರ್ವೈಸರುಗಳು ಯಾರೂ ಇರದೆ ಬರೀ ಕೂಲಿಯವರೇ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ರೋಡಿಗೆ ಟಾರ್ ಮಾಡುವುದನ್ನೂ ಹುಡುಗರು ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ನಿದರ್ಶನಗಳೂ ಇವೆ.

Sri Kadidal MANJAPPA.—In a few cases, it has happened like that. A few months ago I detected a similar case; I had to dismiss one official and had to keep one fellow under suspension. I am conducting surprise inspections in some places. In spite of all these things, the efficiency has not improved to my entire satisfaction. But I may assure the Hon'ble Members that the progress is good and there is improvement in the Department.

In a big department like this, which spends Rs. 12 crores, irregularities are bound to occur, defects are bound to happen and it is our bounden duty to set right these defects and irregularities.

Mr. SPEAKER.—The question is :

"That a sum not exceeding Rs. 3,61,19,943 be granted to the Government to defray the charges that will come in course of payment during the year ending March 1956, in respect of "Civil Works".

The motion was adopted.

Mr. SPEAKER.—The question is :

"That sums not exceeding the sums specified in the motions for demands for grants for the year 1955-56 and included in the list

of demands distributed to members be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1956, in respect of Demands Nos. 35A, 41 A and 45."

The motion was adopted.

(As directed by the Speaker, the Motions for Demands for Grants are reproduced below.)

DEMAND No. 35-A.—COMMUNITY DEVELOPMENT.

63-B. COMMUNITY DEVELOPMENT PROJECTS, NATIONAL EXTENSION SERVICE AND LOCAL DEVELOPMENT WORKS.

"That a sum not exceeding Rs. 74,92,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1956, in respect of 'Community Development Projects, National Extension Service and Local Development Works'."

DEMAND No. 41-A.—CAPITAL OUTLAY ON CIVIL WORKS.

81 CAPITAL ACCOUNT OF CIVIL WORKS.

"That a sum not exceeding Rs. 72,61,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1956, in respect of 'Capital Account of Civil Works'."

DEMAND No. 45—ADVANCES AND LOANS.

P. LOANS AND ADVANCES BY THE STATE GOVERNMENT.

"That a sum not exceeding Rs. 3,24,69,800 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1956, in respect of 'Loans and Advances by the State Government'."

MR. SPEAKER.—The House will rise for the day and meet at 12 NOON on Monday the 28th March 1956.

The House adjourned for the day at Fifty-seven Minutes past Twelve of the Clock to meet again at Twelve Noon on Monday, the 28th March 1955.